Павлу Яковлевичу Дашкову,
в знак искренняго уважения
Автор

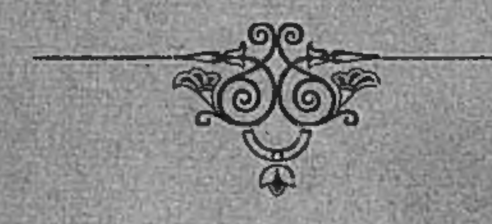
Е. Аренсъ.

РОЛЬ ФЛОТА

ВЪ

ВОЙНУ 1877—1878 ГГ.

Съ чертежами.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Главнаго Управленія Удѣловъ, Моховая, 40.
1903.

Е. Аренсъ.

РОЛЬ ФЛОТА

ВЪ

ВОЙНУ 1877—1878 ГГ.

Съ чертежами.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Главнаго Управленія Удѣловъ, Моховая, 40.
1903.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 22-го Сентября 1903 года.





РОЛЬ ФЛОТА

въ

ВОЙНУ 1877—1878 гг. [1]).

I.

Военно-морская обстановка передъ войной.

Географическія условія. Бѣлое, Балтійское, Каспійское и Черное моря.—Владивостокъ.—Жел. дороги и вод. пути сообщенія.—Географ. преимущества Турціи.—Полит. обстоятельства.—Отмѣна статей Парижскаго трактата, касающихся Черном. флота.—Вражд. отношеніе къ намъ Англіи передъ послѣдней турецкой кампаніей.—Цѣль англ. вооруженій.—Безикская эскадра и экспед. корпусъ.—Англійскіе интересы въ Египтѣ и Суэцкомъ каналѣ.—Наши мечты о дружескомъ содѣйствіи англ. флота.—Стратегическое положеніе.

Военно-морская обстановка передъ кампаніей 1877—1878 годовъ была для Россіи весьма неблагопріятна; для Турціи же она представляла значительныя преимущества.

Обстановка эта опредѣлялась, главнымъ образомъ, тремя факторами: географическими условіями, политическими обстоятельствами и стратегическимъ положеніемъ. Разнородные на первый

[1]) Содержаніе настоящей статьи послужило темой для сообщенія, сдѣланнаго авторомъ 28-го февраля текущаго года въ обществѣ ревнителей военныхъ знаній. Докладчикъ имѣлъ въ виду преимущественно военно-сухопутную аудиторію, чѣмъ и объясняется нѣкоторая популярность изложенія. Невозможность же умѣстить въ рамки одного сообщенія весь необходимый для него матеріалъ выну-

взглядъ, онѣ въ дѣйствительности находятся въ тѣсной органической зависимости между собой.

Въ число морскихъ державъ Россію ввелъ еще Петръ Великій и, въ ознаменованіе этого важнаго событія, учрежденъ былъ около 1703 года особый морской штандартъ съ картами четырехъ морей въ клювахъ и лапахъ всероссійскаго орла. Эмблема эта, сохранившаяся и до настоящаго времени [1]), служитъ какъ бы намекомъ на дѣйствительное положеніе русскихъ морей, раскинутыхъ въ разныя стороны и изолированныхъ другъ отъ друга.

Бѣлое море искони принадлежало Россіи и въ самыя тяжелыя эпохи своей исторіи она ни разу не теряла его. Удаленное отъ культурныхъ центровъ европейской жизни, замерзающее большую часть года, опасное для плаванія, благодаря многочисленнымъ подводнымъ камнямъ и царящимъ здѣсь туманамъ, съ берегами бѣдно населенными, оно не могло, конечно, особенно соблазнять иностранцевъ, для которыхъ, къ тому же, и долгое время оставалось неизвѣстнымъ. Несмотря, однако, на свои неудобства, Бѣлое море очень важно для торговли нашего сѣвернаго края, центромъ которой былъ съ давнихъ поръ Архангельскъ.

Послѣ многолѣтней кровавой борьбы, закончившейся лишь при Александрѣ I, Россіи удалось, наконецъ, сломить могущество Швеціи на Балтійскомъ морѣ и получить на немъ господство для своего флота. Важнѣйшими портами для него служили: Петербургъ, Кронштадтъ, Ревель и Свеаборгъ.

Первый изъ нихъ предназначался спеціально для постройки новыхъ судовъ и изготовленія для нихъ механизмовъ и орудій. Въ Кронштадтѣ же, главномъ изъ русскихъ портовъ, сосредоточены были всѣ необходимыя средства для исправленія, снабженія и вооруженія военныхъ судовъ. Сильно укрѣпленный вынесенными въ море фортами и батареями, и достаточно огражденный естественнымъ мелководіемъ, онъ являлся первоклассною крѣпостью и надежнымъ оплотомъ для столицы.

Благодаря однако невыгодному положенію своему въ глубинѣ Финскаго залива, замерзающаго въ теченіе полугода, а также обме-

---

дила пожертвовать болѣе или менѣе извѣстными фактическими подробностями и остановиться, главнымъ образомъ, на военно-морскихъ вопросахъ общаго характера, отмѣтивъ нѣкоторыя наиболѣе поучительныя въ этомъ отношеніи отрицательныя стороны минувшей кампаніи.

[1]) Съ замѣною, впрочемъ, Азовскаго моря—Чернымъ, доставшимся Россіи въ царствованіе Екатерины II.

ленію гаваней и открытыхъ рейдовъ, доступныхъ господствующимъ здѣсь западнымъ и юго-западнымъ вѣтрамъ, Кронштадтъ долженъ былъ, очевидно, со временемъ лишиться своего пріобрѣтеннаго въ началѣ борьбы со Швеціей первенствующаго значенія стратегической базы и хорошаго убѣжища для судовъ.

Нарождалась потребность въ болѣе центральной позиціи на Балтійскомъ морѣ, для сосредоточенія на ней въ нужный моментъ сильнаго флота. Но ни Ревель, ни Свеаборгъ не могли удовлетворить подобнымъ требованіямъ и обречены были на второстепенную роль.

Между тѣмъ серьезною угрозою спокойному развитію нашихъ морскихъ силъ въ Балтикѣ и безусловному господству ихъ здѣсь являлось еще и то обстоятельство, что система проливовъ, соединяющихъ это море съ океаномъ, находилась въ чужихъ рукахъ. Самымъ удобнымъ изъ нихъ, Большимъ Бельтомъ, владѣла Данія; Зундъ принадлежалъ Даніи и Швеціи; и, наконецъ, Малый Бельтъ — Даніи и Германіи.

Каспійское море, въ виду своей близости къ Кавказскому театру войны, могло оказать нашей арміи значительныя услуги по снабженію ея подкрѣпленіями, продовольствіемъ и боевыми припасами, доставляемыми по Волгѣ изъ внутреннихъ губерній. Орудовавшее на этой водной системѣ пароходное общество «Кавказъ и Меркурій» располагало для этого такимъ количествомъ судовъ, которое могло одновременно поднять до 10,000 пѣхоты и перевезти въ теченіе навигаціи около 2-хъ миліоновъ пудовъ груза.

Безопасность такого рода транспортныхъ операцій обезпечивалась судами Каспійской флотиліи, для надобностей которой учрежденъ былъ военный портъ въ Баку.

Къ сожалѣнію, всѣ преимущества подобной доставки казенныхъ грузовъ къ берегамъ Кавказа значительно умалялись чрезмѣрной ея дороговизной.

Послѣ присоединенія Крыма въ 1783 году мы стали твердою ногою на черноморскомъ побережьи и морская торговля наша здѣсь начала быстро расти, подъ мощнымъ покровительствомъ только-что созданнаго флота. Подобно балтійскому собрату, послѣдній въ концѣ концовъ одолѣлъ своего соперника и пріобрѣлъ необходимое господство на Черномъ морѣ. Но упрочить его здѣсь оказалось еще труднѣе, чѣмъ на сѣверѣ.

Единственный выходъ отсюда на міровую международную арену Средиземнаго бассейна не только продолжалъ оставаться во вла-

дѣніи побѣжденнаго и сравнительно слабаго соперника—Турціи, но, что гораздо важнѣе, и подъ контролемъ европейскаго концерта.

На дальнемъ востокѣ единственнымъ опорнымъ пунктомъ для нашего флота былъ Владивостокъ. Близкое сосѣдство его съ быстро прогресировавшей и увеличивавшей свое морское могущество Японіей, придавало ему особое стратегическое значеніе. Послѣднее, къ тому же, должно было возрасти еще въ зависимости отъ вниманія, съ какимъ стала относиться Европа къ богатымъ странамъ азіатскаго материка.

Въ дѣйствительности же, единственный сибирскій портъ нашъ далеко не отвѣчалъ своему назначенію, какъ вслѣдствіе нахожденія въ рукахъ японцевъ двухъ лучшихъ выходовъ изъ Японскаго моря въ океанъ (проливовъ Корейскаго и Сангарскаго), такъ и по своей совершенной неподготовленности служить для флота надежной базой. Такое неудовлетворительное матеріальное состояніе Владивостока могло быть объяснено, конечно, тѣмъ обстоятельствомъ, что военный портъ былъ перенесенъ туда изъ Николаевска на Амурѣ лишь въ 1871 году.

Итакъ, географическое положеніе морей, къ берегамъ которыхъ Россіи удалось пробиться съ такими усиліями, не представляло для нея особенныхъ выгодъ. До нѣкоторой степени могли бы помочь бѣдѣ желѣзныя дороги и особенно водяные пути сообщенія, искусственно связавъ разбросанныя и удаленныя другъ отъ друга бассейны. Но, къ несчастію, состояніе тѣхъ и другихъ наканунѣ войны не давало права возлагать на нихъ большія надежды. Слабое развитіе желѣзнодорожной сѣти, едва достигавшей протяженія въ 20,000 верстъ и притомъ почти не сообразованной съ стратегическими цѣлями, должно было, конечно, отразиться, въ извѣстной мѣрѣ, и на дѣятельности морского вѣдомства по снабженію всѣмъ необходимымъ отдаленныхъ портовъ и разрозненныхъ флотилій. Водяныя сообщенія, насчитывавшія къ тому же времени всего около 40,000 верстъ, по многимъ причинамъ не могли служить для надобностей военнаго флота. Въ этомъ отношеніи мало обращалось вниманія даже на завѣщанный намъ исторіей великій путь «изъ Варягъ въ Греки» (изъ Балтійскаго моря въ Черное), которымъ въ половинѣ IX вѣка началась Россія. Но особенно затруднительнымъ въ этомъ отношеніи являлось положеніе нашихъ владѣній на дальнемъ востокѣ: сухопутное сообщеніе съ ними отличалось совершенно примитивнымъ характеромъ, а морское находилось въ безусловной зависимости отъ иностранцевъ.

Иначе обстояло дѣло въ Турціи. Занимая центральное положеніе между двумя европейскими морями и владѣя соединяющими ихъ проливами, она въ то же время располагала весьма удобными морскими сообщеніями и со своими васальными владѣніями, Египтомъ и Аравіей, какъ со стороны Средиземнаго моря, такъ и при посредствѣ Суецкаго канала и Краснаго моря. Сосредоточенная въ такой сравнительно небольшой и выгодной во многихъ отношеніяхъ позиціи, Отоманская имперія имѣла въ военно-морскомъ смыслѣ значительныя преимущества передъ Россіей.

По условіямъ Парижскаго мира, Черное море объявлено было нейтральнымъ и Россіи предоставлялось держать на немъ не болѣе 10-ти незначительныхъ судовъ, притомъ опредѣленныхъ размѣровъ [1]), а имѣть какіе бы то ни было военно-морскіе арсеналы вовсе воспрещалось. Доставшіяся же намъ послѣ кампаніи 1828—1829 гг. дунайскія гирла пришлось уступить обратно Портѣ.

Очевидно, однако, что подобное положеніе не могло долго продолжаться и Россія, воспользовавшись подходящимъ политическимъ моментомъ, въ 1871 году объявила объ отмѣнѣ статей парижскаго трактата, ограничивавшихъ ея права по содержанію флота и морскихъ учрежденій въ собственныхъ водахъ.

Вынужденная на этотъ разъ уступить, Англія, едва лишь возникли у насъ первыя затрудненія съ Портой въ 1876 году, поспѣшила воздвигнуть всевозможныя препятствія къ улаженію конфликта въ желательномъ для Россіи смыслѣ.

Несмотря на предложеніе произвести демонстрацію на Босфорѣ соединенными европейскими эскадрами подъ главенствомъ британскаго адмирала, чѣмъ, по словамъ князя Горчакова, императорскій кабинетъ «доказалъ свое полное безкорыстіе и свое особенное уваженіе къ Англіи, естественно призываемой къ преобладающему участію во всякомъ морскомъ дѣйствіи» [2]), англійское правительство продолжало относиться къ намѣреніямъ Россіи съ недовѣріемъ и, наконецъ, приступило къ усиленнымъ вооруженіямъ. Послѣднія имѣли цѣлью поддержать упорство турокъ и оградить отъ посягательствъ Россіи Константинополь, хотя офиціально и моти-

---

[1]) 6 пароходовъ до 150 футъ длиною и съ водоизмѣщеніемъ не болѣе 800 тоннъ, и 4 легкихъ паровыхъ или парусныхъ судна, не болѣе 200 тоннъ каждое.

[2]) Депеша кн. Горчакова гр. Шувалову, отъ 7-го ноября 1876 года. (Особое прибавл. къ описанію русско-турецкой войны, вып. I.

вировались необходимостью защищать интересы англійскихъ подданныхъ на востокѣ.

Эти интересы привели прежде всего къ сосредоточенію въ Безикской бухтѣ сильной эскадры и къ устройству значительнаго депо въ Гибралтарѣ для готовившагося экспедиціоннаго корпуса, а затѣмъ уже и къ предъявленію Россіи требованія отказаться отъ враждебныхъ дѣйствій не только противъ Суецкаго канала, но и Египта, дѣятельно помогавшаго Портѣ своими сухопутными и морскими силами.

Въ письмѣ своемъ къ графу Шувалову отъ 6-го мая 1877 года лордъ Дерби, не обинуясь, заявлялъ, что «попытка блокировать или инымъ образомъ стѣснять каналъ или доступы къ оному была бы сочтена правительствомъ ея величества какъ угроза Индіи и важный ущербъ для торговли всего міра». «Торговые и финансовые интересы европейскихъ націй»,—говорилось далѣе въ этомъ дипломатическомъ документѣ,—«также въ такой значительной степени связаны съ Египтомъ, что нападеніе на эту страну, или ея занятіе, даже временное, для цѣлей войны, едва ли можетъ быть невозмутимо допущено нейтральными державами, и, конечно, не Англіей».

И, несмотря на безспорное право Россіи прибѣгнуть къ военнымъ дѣйствіямъ противъ Египта и Суецкаго канала, наша дипломатія не только отказалась отъ этого весьма важнаго въ военно-морскомъ отношеніи преимущества, но и не сдѣлала даже ни малѣйшей попытки отстоять законныя права Россіи въ непріятельскихъ водахъ [1]). Если уже обстоятельства дѣйствительно требовали отъ насъ такого самоотреченія, то, казалось бы, можно было бы по крайней мѣрѣ, хотя до нѣкоторой степени вознаградить себя, добившись *нейтрализаціи* этой исключительной по своему положенію непріятельской территоріи. Тогда султанъ лишился бы поддержки своего вассала, а русскій архипелажскій отрядъ получилъ бы прекрасное сообщеніе съ эскадрою Тихаго океана.

А между тѣмъ еще въ концѣ января 1877 года Великій Князь Главнокомандующій мечталъ о дружескомъ содѣйствіи англійскаго флота и въ письмѣ своемъ къ Государю высказалъ по этому поводу слѣдующее соображеніе: «Было бы, мнѣ кажется, недурно въ то время, когда мы откроемъ наши военныя дѣйствія, если бы Англія своимъ флотомъ одновременно угрожала бы Константинополю со

---

[1]) Письмо кн. Горчакова къ гр. Шувалову отъ 18-го (30-го) мая 1877 года.

стороны моря; въ такомъ случаѣ мы не были бы одни въ этомъ дѣлѣ, и державамъ не было бы причинъ на насъ нападать за наше движеніе впередъ» [1]).

Не трудно видѣть, что стратегическое положеніе морскихъ силъ государствъ, такъ или иначе заинтересованныхъ въ готовившемся русско-турецкомъ конфликтѣ, въ значительной степени опредѣлялось уже вліяніемъ только-что разсмотрѣнныхъ элементовъ, т. е. географическими условіями и политическими отношеніями этихъ державъ. Въ зависимости отъ подготовленной такимъ образомъ обстановки, должны были возникать и различныя задачи для морской силы. Естественнѣе всего было бы, казалось, ожидать, что главною ареною ея дѣятельности явится Средиземное море.

II.

Русскій флотъ въ Средиземномъ морѣ и Атлантическомъ океанѣ.

Отозваніе русск. судовъ изъ Средиземнаго моря. — Крейсерская экспедиція въ Америку.—Турецк. контрабанда въ Америкѣ.—Возвращеніе русск. эскадры изъ Америки въ Россію.—Крейсерство «Богатыря».—Операціи, предназначавшіяся для броненосца «Петропавловскъ».—Невыгоды нашего отступленія изъ Средизем. моря.—Благопріятная обстановка для дѣятельности турецк. флота въ Средизем. морѣ —Отсутствіе русск. флота на театрѣ войны.—Предположенія о зимней кампаніи.—Бездѣйствіе флота и дипломатическіе протесты.

Къ диверсіямъ съ этой стороны противъ Турціи флотъ нашъ, съ бо̀льшимъ или меньшимъ успѣхомъ, прибѣгалъ со временъ Екатерины II неоднократно. Теперь же посылка балтійскаго флота въ Архипелагъ вызывалась прямо необходимостью, такъ какъ только отсюда мы могли сломить морское могущество Турціи и оказать нашей сухопутной арміи дѣйствительныя услуги. Въ такомъ случаѣ, это была-бы уже не простая диверсія, умѣстная лишь во времена нашего господства на Черномъ морѣ, а вполнѣ самостоятельная морская кампанія, съ цѣлію истребленія отоманскаго флота и тѣсной блокады непріятельскихъ береговъ, безъ всякихъ, конечно, исключеній для Египта и Суецкаго канала.

Съ приближеніемъ же арміи къ Адріанополю, она получила-бы возможность войти въ общеніе съ флотомъ и въ дальнѣйшихъ своихъ рѣшительныхъ операціяхъ на линіи Галлиполь—Константинополь

---

[1]) Особыя прибавленія къ «Описанію русско-турецкой войны», вып. III.

пользоваться его незамѣнимымъ въ подобныхъ обстоятельствахъ содѣйствіемъ.

На первыхъ порахъ наше правительство, повидимому, такъ и смотрѣло на задачу флота. По крайней мѣрѣ, 22 марта 1876 года управляющій морскимъ министерствомъ получилъ Высочайшее повелѣніе объ усиленіи нашей эскадры въ Средиземномъ морѣ [1]). Волнуемая вполнѣ понятными опасеніями, Порта спѣшила принять всевозможныя мѣры обороны и, между прочимъ, отдала приказъ о минированіи портовъ Эгейскаго моря и Дарданелъ. «Если русскій флотъ появится въ Эгейскомъ морѣ,—говорилось въ изданномъ по этому поводу въ апрѣлѣ 1877 года султанской канцеляріею тескерэ,—то укрѣпленія не воспрепятствуютъ ему пройти черезъ проливъ (богазъ), поэтому необходимо усилить его оборону посредствомъ торпедъ. Султанъ приказалъ, по совѣту съ его свѣтлостью, мюширомъ, принять необходимыя мѣры для устройства миннаго загражденія, и принятое по этому поводу рѣшеніе представить его величеству» [2]).

Даже когда русскаго флота не было уже въ Средиземномъ морѣ, призракъ его тѣмъ не менѣе продолжалъ безпокоить турокъ и египтянъ. На это указываютъ, между прочимъ, и многочисленныя корреспонденціи газеты «Times», изъ которыхъ видно, какъ боязнь встрѣчи съ фантастическими русскими крейсерами нерѣдко парализовала на первыхъ порахъ (даже еще въ іюнѣ) дѣятельность непріятельскаго флота, особенно по перевозкѣ десанта изъ Александріи. Сосредоточенный, напримѣръ, здѣсь въ концѣ мая отрядъ въ 11,000 человѣкъ не рѣшались отправить въ Константинополь безъ сильнаго турецкаго конвоя, въ виду выхода русскаго флота изъ Америки по неизвѣстному назначенію [3]).

Ожидали появленія русскаго флота въ Средиземномъ морѣ и англичане, зорко наблюдавшіе при помощи своихъ крейсеровъ за Гибралтарскимъ проливомъ. Страхи эти оказались, однако, совершенно неосновательными.

Россія не только не послала сильной эскадры въ Средиземное море, но и бывшія уже тамъ раньше суда свои частью отозвала въ Кронштадтъ [4]), частью отправила къ берегамъ С. Америки.

---

[1]) Морск. Арх. секр. д. канц. М. М., распор. отд. № 38. Письмо г.-ад. Лесовскаго къ кн. Горчакову, 22 марта 1876 г., № 1896.

[2]) Сб. тур. докум. «Зебдетуль-Хаканкъ», стр. 12.

[3]) Морск. хрон. войны 1877 г., стр. 287 и 289.

[4]) Собственно, одинъ только брон. фрегатъ «Петропавловскъ», такъ какъ отъ посылки въ Средиземное море осенью 1876 года брон. корабля «Петръ Великій»,

Послѣдняя, пройдя Гибралтаръ, въ видахъ предосторожности, ночью и съ заряженными орудіями, составили затѣмъ небольшой крейсерскій отрядъ Атлантическаго океана [1]). Одновременно съ этимъ послано было подобное же приказаніе судамъ тихо-океанскаго отряда и собственно Сибирской флотиліи, «вслѣдствіе тогдашняго натянутаго положенія нашего въ отношеніи Англіи и для охраненія ихъ отъ захвата непріятелемъ въ случаѣ разрыва съ этимъ государствомъ», слѣдовать въ С.-Франциско [2]).

Эскадра Атлантическаго океана имѣла главнымъ своимъ назначеніемъ захватъ турецкой контрабанды, отправлявшейся изъ американскихъ портовъ на нейтральныхъ судахъ [3]). Побывавъ въ Норфолькѣ и перейдя затѣмъ въ Нью-Іоркъ, адмиралъ 14 (26) апрѣля 1877 года обратился отсюда по телеграфу къ управляющему морскимъ министерствомъ съ запросомъ «слѣдуетъ ли начать захватъ военной контрабанды, вывозимой изъ портовъ Америки подъ англійскимъ, американскимъ, голландскимъ и другими нейтральными флагами»? на что тотчасъ же получилъ отвѣтъ, предлагавшій ему, во избѣжаніе недоразумѣній и репресалій, войти въ соглашеніе съ

за неготовностью его, пришлось отказаться; черноморская шхуна «Келасури», какъ негодная къ дальнѣйшей службѣ, была предназначена къ продажѣ въ Неаполѣ, а въ концѣ концовъ—подарена болгарскому правительству. Здѣсь не лишнее будетъ привести нѣкоторыя цифры, дающія, хотя и поверхностное только, представленіе о сравнительной силѣ нашего броненосца и турецкой эскадры въ Средиземномъ морѣ. Послѣдняя состояла въ 1876 г. изъ 8 броненосцевъ съ водоизмѣщеніемъ въ 23,698 тоннъ и 70 тяжелыми орудіями, вѣсомъ 689 тоннъ; а вся тяжелая артилерія «Петропавловска» вѣсила 187 тонъ (М. Сб. 1876 г., № 10).

[1]) См. приложеніе 1-е.

[2]) Морск. Арх. секр. дѣло канц. м. м. 1876 г., регистр. № 1. Письмо упр. м. м. къ воен. министру, отъ 28-го января 1877 г., № 10. Въ портахъ Тихаго океана въ это время находились: корветъ «Баянъ» (Нагасаки) и клипера «Всадникъ» (Владивостокъ) и «Гайдамакъ» (Гонгъ-Конгъ); а въ составъ прибывшей во Владивостокъ Сибирской флотиліи входили: клиперъ «Абрекъ», лодка «Горностай», шхуны «Востокъ», «Тунгусъ» и «Ермакъ» и транспортъ «Японецъ». Все это были деревянныя суда, большею частью старой постройки. Отрядомъ командовалъ контръ-адмиралъ Пузино.

[3]) При подобныхъ же обстоятельствахъ, въ 1863 году, была послана къ берегамъ Америки эскадра контръ-адмирала Лесовскаго съ порученіемъ разработать для себя на мѣстѣ, планъ крейсерскихъ операцій. Воспользоваться имъ однако на этотъ разъ не пришлось, но добросовѣстные и обстоятельные труды адмирала не пропали даромъ и послужили цѣннымъ матеріаломъ для новаго плана, составленнаго въ 1877 году капитаномъ 1-го ранга Семечкинымъ. Докладная записка его удостоилась Высочайшаго одобренія, но принята была къ руководству только въ 1878 году, во время третьей уже по счету экспедиціи нашей въ Америку и спѣшной покупки тамъ крейсеровъ для подрыва англійской торговли. (Бутковскій, «Таинственная экспедиція въ Америку въ 1878 году», Истор. Вѣстникъ 1883 г., № 3).

правительствомъ Соединенныхъ штатовъ черезъ посредство нашего посланника [1]). Послѣдній однако нашелъ неудобнымъ входить съ подобнаго рода представленіемъ къ Вашингтонскому кабинету, опасаясь, чтобы не было воспрещено и намъ вывозить заказанное въ Америкѣ оружіе, а равно и пользоваться для своихъ военныхъ судовъ американскими портами [2]).

Такимъ образомъ, дальнѣйшее пребываніе этой эскадры у береговъ Америки потеряло свой смыслъ и 29-го апрѣля она была отозвана въ Кронштадтъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ генералъ-адмиралъ предложилъ сдѣлать американскому правительству энергичное представленіе о необходимости воспретить вывозъ изъ портовъ Америки военной контрабанды.

По приходѣ въ Брестъ, эскадра была расформирована и адмиралъ Бутаковъ спустилъ свой флагъ. Составлявшія ее суда возвратились тогда же въ Россію, за исключеніемъ корвета «Богатырь», оставленнаго въ Брестѣ и получившаго особыя инструкціи для крейсерскихъ операцій въ океанѣ [3]). Въ случаѣ, если бы его крейсерство не увѣнчалось должнымъ успѣхомъ, ему предписывалось слѣдовать въ ближайшій и удобный голландскій портъ и ждать тамъ дальнѣйшихъ приказаній. Но уже 27-го іюля «Богатырь», на обратномъ пути въ Россію, прибылъ въ Копенгагенъ. Этимъ собственно и закончилась наша крейсерская экспедиція въ Америку, такъ много обѣщавшая, повидимому, на первыхъ порахъ.

Не пришлось, къ сожалѣнію, и единственному за границей броненосцу нашему «Петропавловску» завладѣть тѣми цѣнными призами, которые, казалось, предназначались для него судьбой. 6-го (18) апрѣля вышелъ изъ Антверпена бельгійскій пароходъ «Fanny David» съ грузомъ крупповскихъ орудій для Турціи. Предположено было предписать по телеграфу командиру «Петропавловска» перехватить этотъ пароходъ на пути въ Константинополь, но Н. К. Гирсъ представилъ ген.-адмиралу Лесовскому о неудобствахъ по-

---

[1]) М. Арх. секр. дѣло канц. м. м. 1877 г., распор. № 34.

[2]) Ib. Письмо ст. секр. Гирса къ г.-ад. Лесовскому.

[3]) На встрѣчу «Свѣтланѣ», которой командовалъ Великій Князь Алексѣй Александровичъ, предполагалось послать въ маѣ мѣсяцѣ эскадру изъ 2—3 броненосцевъ, но Государь отмѣнилъ эту посылку. «Государь не согласенъ на это наше предположеніе, — писалъ 19-мая генералъ-адмиралъ управляющему морск. мин., — главное потому, что Онъ опасается, чтобъ оно не создало непріятностей и столкновеній съ англичанами по близкому сосѣдству съ Брестомъ». (М. арх. секр. д. к. м. м. 1877 г., № 3, регистр.).

добнаго образа дѣйствій и управляющій морскимъ министерствомъ отказался отъ своего намѣренія.

Между тѣмъ, еще годъ тому назадъ, до свѣдѣнія русскаго правительства дошло, что Порта, не будучи въ состояніи уплатить застроющіеся по ея заказу въ Англіи три броненосца, готова охотно уступить ихъ «одной изъ дружественныхъ съ нею державъ» за сходную цѣну. Нужно было во чтобы то ни стало воспользоваться такимъ исключительно счастливымъ случаемъ и, дѣйствуя по совѣту военно-морскаго агента во Франціи вице-адмирала Лихачева, весьма спѣшно и секретно, пріобрѣсти для нашего флота почти наканунѣ войны столь подходящія въ боевомъ отношеніи, и притомъ сравнительно недорогія суда.

Но дѣло затянулось на цѣлыхъ два мѣсяца и на особомъ совѣщаніи министровъ, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адмирала и при участіи генералъ-адъютанта Игнатьева, рѣшено было, въ виду финансовыхъ затрудненій, отказаться отъ этой покупки [1]).

Но то, что оказалось намъ не по карману, можно было при удобномъ случаѣ захватить силою. И вотъ 17-го апрѣля 1877 г. управляющій морскимъ министерствомъ отправилъ командиру «Петропавловска» въ Спецію шифрованную телеграмму слѣдующаго содержанія: «Въ весьма скоромъ времени ожидается выходъ изъ Англіи новаго турецкаго броненоснаго фрегата. Поручается вамъ атаковать его, если онъ подъ турецкимъ флагомъ или потребовать возвращенія его въ Англію, если онъ подъ англійскимъ коммерческимъ флагомъ. Поэтому употребите всѣ средства для скорѣйшаго окончанія исправленій и теперь же телеграфируйте когда будете готовы [2])».

Однако, и тутъ дѣло приняло другой оборотъ, такъ какъ послу нашему въ Лондонѣ генералъ-адъютанту Шувалову удалось добиться оставленія этихъ турецкихъ броненосцевъ въ Англіи.

Итакъ, въ самомъ началѣ борьбы съ Турціей, когда русскій флотъ своимъ вмѣшательствомъ могъ оказать весьма важныя услуги арміи, онъ самъ очутился въ крайне невыгодномъ стратегическомъ положеніи. Поспѣшное отозваніе нашихъ судовъ изъ Атлантическаго океана и, особенно, изъ Средиземнаго моря, не-

---

[1]) Ib. № 1. Высочайше утвержденный 9-го августа 1876 г. докладъ генералъ-адмирала.

[2]) М. Арх. секр. дѣло канц. м. м. 1877 г., распор. отд. № 34.

смотря на стараніе замаскировать такой образъ дѣйствій различными предлогами, имѣло видъ отступленія. Англія же свила себѣ прочное гнѣздо въ Безикѣ, одномъ изъ важнѣйшихъ, по своей близости къ Дарданелламъ, стратегическомъ пунктѣ русско-турецкаго театра войны въ Архипелагѣ, гдѣ у насъ между тѣмъ не осталось ни одного судна. Занимая такую выгодную позицію, англійскій флотъ, состоявшій къ началу іюля 1877 года изъ семи большихъ броненосцевъ, подъ флагомъ адмирала Хорнби, оказывалъ почти явную поддержку Турціи [1]), производилъ давленіе на греческое правительство, съ цѣлью удержанія его отъ разрыва съ Портой, наблюдалъ посредствомъ своихъ крейсеровъ за Суецкимъ каналомъ, однимъ словомъ, не истративъ ни одного заряда, получилъ абсолютное господство на крайне важномъ для обѣихъ враждующихъ сторонъ театрѣ войны.

Турецкій флотъ не замедлилъ, конечно, воспользоваться такой исключительно благопріятной для него обстановкой и уже въ концѣ 1876 года (когда наши суда начали уходить въ Америку) приступилъ къ наиболѣе выгоднымъ для него десантнымъ операціямъ [2]).

А къ іюлю 1877 года у Крита собралась уже довольно сильная турецкая эскадра изъ 2 броненосныхъ и 6 неброненосныхъ судовъ, 2 колесныхъ авизо, 1 транспорта и нѣсколькихъ мелкихъ паровыхъ шкунъ, подъ командою Гуссейна-паши. Базируясь на Судскій портъ, турецкій адмиралъ безъ всякой уже опаски ходилъ по всему Средиземному морю, то поджидая у Гибралтара свои транспорты съ контрабанднымъ оружіемъ изъ Америки, то захватывая подъ разными пустыми предлогами греческія суда, то, наконецъ, готовясь къ нападенію на албанскіе берега Адріатическаго моря, въ виду приближенія къ нему черногорцевъ.

Между тѣмъ, весь почти русскій флотъ сосредоточился въ это

---

[1]) Гладстонъ 7 мая (н. ст.) откровенно заявилъ въ палатѣ общинъ, по поводу посылки флота въ Безикскій заливъ, что «хотя номинально мы и не подавали Турціи руки помощи, но на самомъ дѣлѣ, какъ матеріально, такъ и нравственно поддерживали ее, называя нашу поддержку только нравственною». («Морск. хр. война 1877 г.», стр. 174).

[2]) Такъ, напримѣръ, 4 декабря 1876 г. прибылъ въ Константинополь отрядъ египетскихъ судовъ (2 бывшія яхты хедива и 1 фрегатъ) съ 5.500 египетскихъ войскъ, подъ конвоемъ одного турецкаго корабля. (М. арх. секр. д. к. м. м. 1877 г., № 38). Такимъ же образомъ доставлялись войска изъ Сиріи и Туниса.

время въ Балтійскомъ морѣ, т. е. на самой невыгодной при тогдашнихъ обстоятельствахъ стратегической позиціи, какъ вслѣдствіе весьма значительнаго удаленія ея отъ театра войны, такъ и въ виду трудности выхода въ океанъ, при враждебномъ отношеніи къ намъ Англіи.

Въ случаѣ разрыва съ нею намъ выгоднѣе было бы, пожалуй, вести противъ турокъ зимнюю кампанію, когда они не были еще достаточно подготовлены, а замерзаніе Балтійскаго моря и бури на Черномъ морѣ до нѣкоторой степени оградили бы насъ отъ дѣйствія непріятельскихъ флотовъ. Такого рода планъ и обсуждался въ Ливадіи 3-го октября 1876 года, но затѣмъ, по различнымъ соображеніямъ, онъ былъ оставленъ [1]).

Отказавшись не только отъ какихъ бы-то ни было военно-морскихъ операцій въ Средиземномъ морѣ, но даже и отъ океанскаго крейсерства, съ цѣлью захвата непріятельской контрабанды, мы ограничились лишь дипломатическими протестами противъ нарушенія нашихъ интересовъ, что могло, конечно, представлять лишь весьма неполную и ненадежную компенсацію.

Такому неблагопріятному стеченію обстоятельствъ въ значительной мѣрѣ способствовали: относительная слабость русскаго флота и отсутствіе надежныхъ сообщеній, обезпеченныхъ соотвѣтственными морскими станціями, а, слѣдовательно, и тягостная зависимость отъ иностраннаго (главнымъ образомъ, конечно, англійскаго) угля и всякаго рода неизбѣжныхъ случайностей на морѣ [2]).

Въ концѣ концовъ Россіи волею-неволею пришлось обратиться къ военно-морскимъ дѣйствіямъ противъ турокъ на самыхъ невыгодныхъ для нея въ этомъ отношеніи театрахъ войны, на Дунаѣ и на Черномъ морѣ, гдѣ она могла противопоставить значительнымъ морскимъ силамъ Турціи только самыя ничтожныя, и притомъ наскоро импровизированныя передъ самой войной средства.

---

[1]) Особ. прибавл. къ «Опис. рус.-тур. войны 1877—1878 гг.». Вып. I, гл. II.

[2]) Въ прежнія наши войны съ Турціей мы пользовались открытымъ сочувствіемъ населенія греческихъ островов, что давало нашему флоту необходимыя для его дѣйствій опорныя точки въ Архипелагѣ. Къ сожалѣнію, въ послѣднюю кампанію разсчитывать на это мы не могли.

III.

Морскія силы Россіи и Турціи.

Переходъ къ броненосному судостроенію.—Продолжительность и неудовлетворительность постройки судовъ. — Главнѣйшіе типы русскихъ броненосцевъ. — Башенные и рангоутные броненосцы. — Мониторы, башенныя лодки, батареи и башенные фрегаты.—Поповки.—Число боевыхъ судовъ.—Артилерійское и минное вооруженіе.—Ручное оружіе.—Личный составъ.—Боевая готовность флота.—Турецкій флотъ.—Преимущество Турціи въ дѣлѣ созданія броненоснаго флота для Чернаго моря.—Характеръ кораблестроительной программы.—Судовой составъ.—Вооруженіе судовъ и командъ.—Личный составъ.—Транспортный флотъ.—Недочеты турецкаго флота.—Пренебреженіе къ минному дѣлу.—Минное дѣло въ русскомъ флотѣ.—Сравнительная оцѣнка обоихъ флотовъ.—Ихъ стратегическія задачи.

Для созданія парусного деревяннаго флота Россія располагала всѣми необходимыми средствами у себя дома и флотъ этотъ въ царствованіе императора Николая I достигъ своего апогея. Но изобрѣтеніе винтового двигателя, заставшее насъ совершенно врасплохъ, отняло у него въ эпоху Крымской войны почти всякое боевое значеніе.

Въ подобномъ же положеніи очутился русскій флотъ съ появленіемъ въ концѣ пятидесятыхъ годовъ брони и нарѣзной артилеріи. Реорганизація его па этихъ новыхъ началахъ требовала массу времени, еще болѣе денегъ, значительнаго усовершенствованія судостроительной техники и, наконецъ, устойчивости въ идеяхъ.

Времени было немного, такъ какъ надо было спѣшить, памятуя черноморскую катастрофу и избѣгая ея возможнаго повторенія. Денегъ у насъ было мало, да и ассигнованія ихъ на флотъ не отличались особенной щедростью [1]). Къ концу 1876 года едва удалось съ большими усиліями добиться равновѣсія въ государственномъ бюджетѣ, но и этимъ морскому министерству не пришлось воспользоваться. Особое совѣщаніе министровъ, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адмирала, разсмотрѣвъ требованіе управляющаго морскимъ министерствомъ объ отпускѣ экстреннаго кре-

---

[1]) Съ 1860 года (начало брон. судостроенія) смѣта достигаетъ 23 мил. Въ 1867 г. (разгаръ брон. судостроенія) она, въ видахъ экономіи, урѣзывается до $16^1/_2$ мил. За 20 лѣтъ (1856 — 1876) м. вѣд. получило на 60 мил. руб. меньше противъ самыхъ скромныхъ своихъ требованій. (Пам. книжка м. вѣд. и друг. оф. документы).

дита, вполнѣ согласилось съ его мнѣніемъ «о необходимости усиленія нашего броненоснаго судостроенія, въ особенности на Черномъ морѣ», но въ концѣ концовъ министръ финансовъ Рейтернъ денегъ не далъ. Не хватило ихъ, какъ было уже упомянуто выше, и на покупку турецкихъ броненосцевъ, несмотря на значительную скидку съ дѣйствительной ихъ стоимости.

Трудно было ожидать при такихъ обстоятельствахъ быстраго развитія заводской дѣятельности, а между тѣмъ въ тѣсной отъ нея зависимости находилась судостроительная техника, т. е., другими словами, процвѣтаніе новаго броненоснаго флота. Наша техническая отсталость и недостатокъ въ деньгахъ больше всего угнетали морское министерство въ эту тяжелую переходную эпоху и разстраивали самыя скромныя требованія кораблестроительной программы.

Суда строились и вооружались неимовѣрно продолжительное время и подчасъ такъ плохо, что, плавая за-границей, весьма часто нуждались въ капитальныхъ исправленіяхъ и пользованіи иностранными доками. Полуброненосные фрегаты «Генералъ-Адмиралъ» и «Герцогъ-Эдинбургскій», заложенные на частныхъ петербургскихъ заводахъ въ 1870 году, были, напримѣръ, совершенно изготовлены къ плаванію только въ 1878 и 1880 годахъ. Единственный броненосецъ нашъ въ Средиземномъ морѣ—«Петропавловскъ»» усиленно чинился тамъ въ то самое время, когда онъ долженъ былъ находиться въ полной готовности для столкновенія съ непріятелемъ. Но настоящимъ *enfant terrible* для адмирала Бутакова явился присланный въ его отрядъ клиперъ «Крейсеръ».

Это совершенно новое судно отправилось въ первыхъ числахъ іюня 1876 года изъ Кронштадта, но потеряло лопасть винта и вернулось обратно. Придя затѣмъ кое-какъ въ Средиземное море, «Крейсеръ» то и дѣло исправлялъ свои поврежденія въ машинѣ и, наконецъ, вывелъ изъ терпѣнія адмирала Бутакова, который 23-го октября донесъ управляющему морскимъ министерствомъ, что «отъ сего числа Крейсеръ можетъ слѣдовать по назначенію какъ парусное судно» [1]. А по прибытіи въ Филадельфію клиперъ былъ введенъ въ докъ, гдѣ и вынужденъ былъ остаться, несмотря на поспѣшный уходъ остальной эскадры въ Россію.

Однимъ изъ важнѣйшихъ элементовъ такъ называемой морской политики государства является устойчивость въ идеяхъ. Особой

[1]) М. арх. секр. дѣло к. м. м. № 38, докл. записка за № 872.

склонности къ ней наше морское управленіе того времени однако не чувствовало, да и самый характеръ судостроительнаго кризиса къ этому вовсе не располагалъ.

Созиданіе броненоснаго флота происходило, повидимому, подъ давленіемъ слѣдующихъ, особенно полюбившихся намъ, принциповъ [1]): 1) Россія страна континентальная и, слѣдовательно, флотъ для нея является въ нѣкоторомъ родѣ роскошью; 2) наиболѣе цѣлесообразнымъ для нея въ такомъ случаѣ будетъ флотъ оборонительный par excellence, и 3) въ Черномъ морѣ слѣдуетъ ограничиться пока постройкою плавучихъ батарей, по указаніямъ сухопутнаго вѣдомства.

Къ этому необходимо прибавить, что морское министерство, стѣсняя такимъ образомъ донельзя свою кораблестроительную программу, въ то же время находило возможнымъ тратить весьма почтенныя суммы на производство различныхъ опытовъ, въ родѣ, напримѣръ, постройки поповокъ.

Съ введеніемъ брони въ военное судостроеніе возникло множество весьма разнообразныхъ типовъ судовъ, стремившихся, главнымъ образомъ, удовлетворять двумъ требованіямъ. Для прибрежной войны, т. е. для атаки и обороны портовъ, необходимы были суда съ весьма толстой броней и крупной артилеріей, каковыми являлись *башенные броненосцы.* Для океанскихъ же плаваній и крейсерскихъ операцій могли годиться лишь быстроходныя и обладающія достаточнымъ запасомъ угля, т. е. бортовыя, *рангоутныя* [2]) *суда.*

---

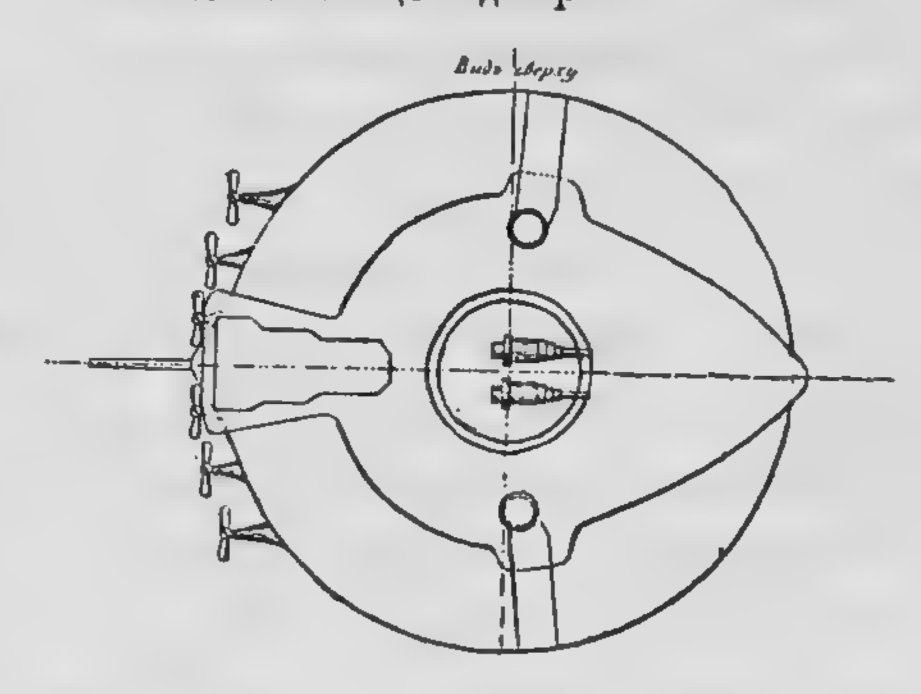
[1]) Принципы эти не представляли исключительнаго достоянія морского вѣдомства. Иначе, по крайней мѣрѣ, трудно согласить съ ними слѣдующіе взгляды генералъ-адмирала, выраженные во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1855—1880 гг. «Положеніе Россіи, которая, по своему пространству и географическимъ очертаніямъ, можетъ быть вѣрнѣе названа частью свѣта, чѣмъ государствомъ, требуетъ чтобы она имѣла флотъ, соотвѣтствующій ея значенію, какъ большой первоклассной, хотя и не морской державы, который въ международныхъ отношеніяхъ доставилъ бы надлежащій вѣсъ ея требованіямъ, охранялъ бы ея берега отъ внезапнаго покушенія непріятеля, содержалъ бы полицейскій надзоръ на водахъ и покровительствовалъ купеческому судоходству. Въ этихъ видахъ, для Россіи необходима морская сила, которая съ одной стороны рѣшительно преобладала бы надъ флотами сосѣднихъ второстепенныхъ державъ, а съ другой—внушала бы большимъ державамъ то уваженіе, которое могло бы заставить ихъ искать или союза съ Россіей, или ея нейтралитета въ войнѣ ихъ между собою, и принуждала бы ихъ для борьбы съ Россіей дѣлать большія приготовленія и подвергаться огромнымъ издержкамъ» (стр. 162).

[2]) Имѣющія мачты и другія приспособленія для плаванія подъ парусами Въ настоящее же время на всѣхъ вообще боевыхъ судахъ нѣтъ рангоута, а имѣются лишь голыя желѣзныя или стальныя мачты.

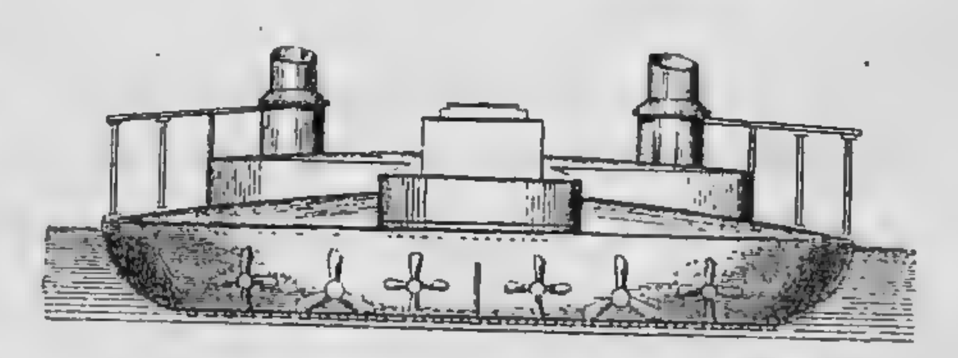
Изъ числа 29-ти броненосцевъ, имѣвшихся въ русскомъ флотѣ передъ войной [1]), 20 принадлежали къ первой категоріи и 9 ко второй, что и объясняется всецѣло нашей склонностью къ оборонительнымъ типамъ. Представителями послѣднихъ были въ Балтійскомъ морѣ мониторы, башенныя лодки, батареи и башенные фрегаты; въ Черномъ—поповки. Всего русскій флотъ насчитывалъ ко времени войны до 56 вымпеловъ.

Большинство судовъ вооружено было стальными нарѣзными, скрѣпленными кольцами орудіями, калибромъ отъ 6-ти до 12-ти дюймовъ и мелкой артилеріей изъ 4—9 фунтовыхъ пушекъ и картечницъ, для снабженія шлюпокъ и отраженія минныхъ атакъ. Кромѣ того на нѣкоторыхъ судахъ имѣлось и минное вооруженіе, состоявшее изъ минъ Гарвея, бортовыхъ, буксирныхъ и шестовыхъ. Для дѣйствія послѣдними приспособлялись также гребныя и паровыя шлюпки.

Поповка «Вице-Адмиралъ Поповъ».



Черт. № 1.



Черт. № 2.

Судовыя команды вооружены были 6-ти-линейными винтовками Баранова, револьверами Галлона-Кольта въ 4,2 линіи и палашами.

Численный составъ этихъ командъ достигалъ къ 1-му января 1877 г. 25,076 чел., причемъ противъ комплекта недоставало 495 чел. Несмотря на призывъ запасныхъ (ихъ насчитывалось въ то время болѣе 54,00 чел.) и другія принятыя морскимъ министерствомъ мѣры, весною, съ открытіемъ военныхъ дѣйствій, явились значительныя затрудненія въ укомплектованіи всѣхъ находившихся въ кампаніи судовъ.

Такъ, напримѣръ, во вновь сформированныхъ партіяхъ для загражденія минами балтійскихъ портовъ не хватало 400 нижнихъ чиновъ. И это, несмотря на то, что, въ погонѣ за экономіей въ людяхъ

[1]) Наиболѣе типичные изъ нихъ поименованы въ приложеніи 2-мъ, съ показаніемъ главнѣйшихъ судовыхъ элементовъ.

доходили до послѣдней крайности, и въ одномъ Кронштадтѣ сократили личный составъ на цѣлыхъ 1,000 чел., путемъ чрезвычайныхъ, а отчасти и рискованныхъ мѣръ. Рѣшено было комплектовать суда по *мирному* положенію, прекратить описныя работы, уменьшить береговой расходъ, не назначать гребцовъ къ флагманамъ и другимъ начальствующимъ лицамъ; наконецъ, даже отказаться отъ пополненія естественной убыли въ командахъ.

«Суда и чины крайне нужны, — доносилъ въ маѣ 1877 года главный командиръ порта, для пособія Кронштадту, такъ какъ береговой расходъ выполняется на 2 смѣны, черезъ что для отдыха и приведенія въ боевой порядокъ остается каждому 6—10 часовъ въ теченіе двухъ сутокъ» [1]).

До чего доходилъ тогда недостатокъ въ нижнихъ чинахъ лучше всего показываетъ слѣдующій фактъ.

Главнокомандующій просилъ главнаго командира черноморскаго флота, генералъ-адъютанта Аркаса, о присылкѣ въ армію 1,000 человѣкъ матросъ, а, когда это не могло быть исполнено за неимѣніемъ людей, то великій князь обратился съ такою же просьбою къ генералъ-адмиралу. Для удовлетворенія этого, въ сущности весьма скромнаго требованія (если принять во вниманіе, что значительная часть флота не принимала въ войнѣ непосредственнаго участія), пришлось прибѣгнуть къ самымъ экстраординарнымъ, а подчасъ и прямо курьезнымъ мѣрамъ. Директоръ инспекторскаго департамента вице-адмиралъ Таубе счелъ, напримѣръ, себя вынужденнымъ обратиться 14-го мая къ градоначальнику Трепову съ офиціальнымъ письмомъ, въ которомъ просилъ генерала объ уступкѣ 15 гребцовъ съ его катера: при этомъ, для вящаго обезпеченія успѣха, обращалось вниманіе Трепова на то, что отвѣтъ его будетъ доложенъ генералъ-адмиралу [2]). Но все-же съ трудомъ удалось набрать только 800 человѣкъ. А между тѣмъ, насколько армія дѣйствительно нуждалась въ этихъ людяхъ видно изъ слѣдующей телеграммы Главнокомандующаго къ Государю, отъ 21-го мая 1877 года:

«Сейчасъ получилъ отъ Кости радостное извѣстіе, что матросовъ мнѣ пришлетъ; сердечно поблагодарилъ его по телеграфу. Они мнѣ крайне нужны [3])».

---

[1]) М. арх. д. инсп. деп. м. м. № 188.

[2]) М. арх. д. инсп. деп. м. м. 1877 г., № 188.

[3]) Особ. прибавл., вып. II, стр. 107.

Не хватало противъ штатовъ и 48 оберъ-офицеровъ, но этотъ незначительный недочетъ легко могъ быть пополненъ изъ разныхъ источниковъ и не представлялъ особенной важности.

Морскія силы Россіи состояли изъ флотовъ: Балтійскаго и Черноморскаго, и флотилій: Сибирской, Каспійской и Аральской. Послѣдняя содержалась на средства военнаго министерства и подчинялась командующему войсками Туркестанскаго военнаго округа.

Изъ судовъ Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ и Сибирской флотиліи формировались отдѣльные отряды или эскадры для плаванія въ иностранныхъ водахъ [1]).

Нельзя, однако, сказать, чтобы боевая готовность всѣхъ этихъ судовъ къ началу войны была вполнѣ обезпечена. Для укомплектованія собственно боевыхъ судовъ не доставало 1,028 человѣкъ; не хватало 25 орудій отъ 9 ф. до 8″ калибра [2]); на мониторахъ не имѣлось положеннаго комплекта зарядовъ и т. д. Правда, все это могло быть отчасти пополнено и дѣйствительно пополнялось, но уже въ горячее военное время, т. е. съ большимъ рискомъ и громадными жертвами.

Турецкій флотъ пользовался особеннымъ вниманіемъ своего верховнаго повелителя, султана Абдулъ-Азиса, и этому обстоятельству прежде всего обязанъ тѣмъ сравнительно удовлетворительнымъ состояніемъ, въ которомъ его застала война.

Занимая счастливое въ морскомъ отношеніи географическое положеніе и имѣя въ числѣ своихъ многочисленныхъ подданныхъ грековъ, славянъ и другія способныя къ мореплаванію народности, Оттоманская имперія, чуть ли не съ первыхъ лѣтъ своего основанія на развалинахъ Византіи, начала обзаводиться флотомъ. Такимъ образомъ, онъ насчитывалъ уже безъ малаго четыре столѣтія своего существованія, когда сначала паръ, а затѣмъ броня и нарѣзная артилерія предъявили и къ нему свои новыя требованія.

Справился онъ съ этой трудной задачей, сверхъ ожиданія, довольно благополучно.

Времени для такой грандіозной работы требовалось, конечно, не мало, но Турція въ этомъ отношеніи находилась въ лучшихъ

---

[1]) Составъ и распредѣленіе морскихъ силъ Россіи показаны въ приложеніи 3-мъ. Въ томъ же приложеніи помѣщена офиціальная таблица, показывающая распредѣленіе судовъ Балтійскаго флота по степени ихъ пригодности для военныхъ дѣйствій, къ веснѣ 1877 года.

[2]) Послѣднихъ не было даже на состоявшей въ учебно-артилерійскомъ отрядѣ броненосной батареѣ «Первенецъ» и она вооружена была временно 6-тидюймовыми орудіями.

чѣмъ Россія условіяхъ. Подчиняясь, наравнѣ съ послѣднею, постановленіямъ Парижскаго трактата, она, однако, не имѣла надобности для возрожденія своего черноморскаго флота ожидать отмѣны касающихся его пунктовъ, а могла тотчасъ же послѣ Крымской кампаніи приступить къ постройкѣ броненосныхъ судовъ, чтобы затѣмъ, въ случаѣ войны съ Россіей, ввести ихъ немедленно въ Черное море [1]). Кромѣ того, Россія въ Севастополѣ потеряла весь свой черноморскій флотъ, тогда какъ Турція въ Синопѣ только незначительную эскадру, остальной же уцѣлѣвшій флотъ ея продолжалъ плавать въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ Чернымъ моремъ.

Несмотря на хроническое оскудѣніе своего казначейства и болѣе чѣмъ скромный морской бюджетъ [2]), Порта ухитрилась какимъ-то образомъ выстроить весьма приличный броненосный флотъ, и только уже накануне войны вынуждена была офиціально сознаться въ своемъ банкротствѣ.

Оно выразилось, между прочимъ, въ томъ, что оттоманское правительство не только поставлено было въ необходимость отказаться отъ заказанныхъ имъ въ Англіи трехъ броненосцевъ, но и рѣшиться на продажу двухъ броненосцевъ, строившихся въ Константинополѣ, такъ какъ не на что было докончить работы [3]).

Положеніе техники въ Турціи было весьма незавидное, но это обстоятельство не играло особенной роли въ эпоху преобразованія флота, такъ какъ большинство судовъ строилось за границей, въ Англіи и Франціи.

При такой системѣ наживались, правда, иностранцы, но не оставались въ убыткѣ и турки, возмѣщая денежныя потери быстротою и совершенствомъ постройки, каковая производилась иногда и по вполнѣ удачнымъ чертежамъ своихъ собственныхъ инженеровъ.

Въ своей кораблестроительной дѣятельности турецкое правительство въ то время стремилось, повидимому, прежде всего, къ созданію наступательнаго броненоснаго флота и къ возможной пере-

---

[1]) Въ 1872 году, т. е. всего годъ спустя послѣ обнародованія Лондонскаго трактата, Турція имѣла уже 10 броненосцевъ, а мы, даже въ Балтикѣ, приступили къ броненосному судостроенію лишь въ 1861 году, несмотря на заявленія о необходимости этого въ смѣтахъ министерства, начиная съ 1858 года.

[2]) Въ 1874—1875 годахъ менѣе 10 мил. рублей. Надо полагать поэтому, что на нужды флота поступали деньги и изъ другихъ источниковъ, не показанныхъ въ морской смѣтѣ. («Морской Сборникъ» 1876 г., №№ 1 и 10, м. хр.).

[3]) На первыхъ порахъ великій визирь порѣшилъ, было, даже продать сильнѣйшій во флотѣ броненосецъ «Массудіэ» (новый, англійской постройки), но послѣ, очевидно, одумался. (М. арх., секр. д. к. м. м. № 1; секр. донесеніе посла ген. Игнатьева, отъ 3-го іюня 1876 г., № 162).

дѣлкѣ старыхъ судовъ для новыхъ потребностей. Вмѣстѣ съ тѣмъ обращено было должное вниманіе на развитіе транспортнаго флота и специальной флотиліи для обороны Дуная [1]).

Въ число броненосцевъ входило 6 фрегатовъ, 9 корветовъ, 2 монитора и 5 канонерскихъ лодокъ.

Большинство этихъ судовъ (12 готовыхъ и 3 строющихся) предназначалось для боя въ открытомъ морѣ. Они носили броню до 9-ти дюймовъ толщиною, а нѣкоторыя имѣли и броневыя палубы, для защиты отъ навѣснаго огня.

Вооружены они были преимущественно нарѣзными, съ дула заряжающимися, орудіями Армстронга, 7-ми и 9-ти-дюймоваго калибра, но встрѣчались иногда и старыя, гладкостѣнныя пушки. Впрочемъ, съ 1876 года турецкіе артиллеристы стали измѣнять Англіи и переходить постепенно къ Крупповскимъ орудіямъ, заряжавшимся съ казенной части.

Миннаго вооруженія на судахъ не имѣлось вовсе, хотя еще въ 1875 году поручено было лейтенанту англійскаго флота Саквиль-Паркеру сформированіе роты минеровъ и электро-техниковъ.

Матросы имѣли магазинныя ружья Винчестера и 5-ти-ствольные револьверы.

Личный составъ достигалъ 18,192 человѣкъ [2]), въ томъ числѣ: офицеровъ и чиновниковъ—1,981, матросовъ, морской пѣхоты и военно-рабочихъ—16,211.

Ни офицеровъ, ни, тѣмъ болѣе, матросовъ не доставало однако для укомплектованія всего флота. Ихъ не хватало даже для одной броненосной эскадры, несмотря на призывъ запаса. Корпусъ офицеровъ пополнялся иногда и иностранцами, преимущественно англичанами. Такихъ инструкторовъ въ 1871 году, напримѣръ, было 5, не считая нѣсколькихъ десятковъ механиковъ на болѣе значительныхъ судахъ. Благодаря настойчивому стремленію правительства къ замѣнѣ иностранныхъ офицеровъ своими, число первыхъ въ турецкомъ флотѣ постепенно уменьшалось. Изъ остававшихся на службѣ во время войны болѣе извѣстны Гобартъ-паша, Монторнъ-бей и Слимэнъ. О дѣятельности ихъ будетъ упомянуто въ своемъ мѣстѣ,

---

[1]) Составъ и распредѣленіе турецкаго флота по эскадрамъ показаны въ концѣ приложенія 3-го. Типичные представители турецкаго броненоснаго флота съ ихъ элементами сгруппированы въ приложеніи 4-мъ.

[2]) Эта цифра относится къ 1874 году («Морской Сборникъ» 1876 г., № 10), а ко времени войны она возрасла до 23,000 (Газенкампфъ. «Очеркъ современнаго состоянія вооруженныхъ силъ Турціи». Спб., 1876 г.).

здѣсь же не лишнее отмѣтить то особое значеніе, какое придавали своимъ турецкимъ соотечественникамъ англичане.

Парламентское засѣданіе 15-го февраля 1877 года было посвящено обсужденію вопроса о законности пребыванія Гобарта-паши на турецкой службѣ (съ 1868 года), причемъ во время преній виконтъ Шюрн, между прочимъ, высказалъ слѣдующее: «Принимая во вниманіе достоинство и доблесть этого офицера, оставленіе его на его теперешнемъ посту, конечно, клонится къ выгодѣ англійскаго народа. Въ высшей степени важно, чтобы при настоящихъ обстоятельствахъ турецкій флотъ управлялся офицеромъ, прежде всего, до мозга костей, англійскимъ, вліяніе котораго всегда будетъ направлено на пользу его родной страны».

Ко времени войны Турція располагала весьма значительнымъ транспортнымъ флотомъ (57 судовъ, 162 орудія, 5,550 человѣкъ), при содѣйствіи котораго и частныхъ пароходовъ она могла перевезти въ любой пунктъ до 35,000 человѣкъ одновременно [1]). Благодаря этимъ громаднымъ средствамъ, она за время кампаніи успѣла перевезти до 150 таборовъ.

Въ общемъ, Турція могла считаться довольно сильною морскою державою, но развитію ея морской силы мѣшали: 1) хаотическое состояніе администраціи и неспособность лицъ, стоявшихъ во главѣ морского управленія; 2) пренебреженіе къ минному дѣлу, и, главнымъ образомъ, 3) неудовлетворительность личнаго состава.

«Изученіе миннаго дѣла въ Турціи въ началѣ войны»,—писалъ англійскій минеръ Слимэнъ на страницахъ журнала «Engineereng» въ 1878 году,—«находилось въ совершенномъ младенчествѣ, а потому въ этомъ отношеніи Турція стояла гораздо ниже Россіи, подобно тому, какъ по отношенію кораблей—послѣдняя стояла ниже Турціи». Кромѣ нѣсколькихъ неуклюжихъ и тяжеловѣсныхъ плавучихъ минъ, незначительнаго количества галваническихъ батарей и проводниковъ, и, наконецъ, одного электро-освѣтительнаго аппарата, ничего нельзя было найти въ турецкихъ складахъ весною 1877 года. Если прибавить, что для употребленія въ дѣло даже этого скуднаго матеріала не имѣлось во флотѣ свѣдущихъ спеціа-

[1]) Газенкампфъ. «Очеркъ современнаго состоянія вооруженныхъ силъ Турціи». Описаніе русско-турецкой войны, изд. воен. ист. комис. гл. штаба, т. I, стр. 47. Къ хорошимъ сторонамъ организаціи морской силы въ Турціи можно отнести подчиненіе нѣкоторыхъ пароходныхъ кампаній флотскимъ начальникамъ. Такъ, напримѣръ, компанія «Османъ» находилась въ вѣдѣніи начальника отряда въ Персидскомъ заливѣ, а компанія «Idaréi Nehrié»—начальника Дунайской флотиліи. («Морской Сборникъ» 1876 г., № 10).

листовъ, то станетъ понятнымъ, почему во время войны турки должны были ограничиться примѣненіемъ минъ лишь къ оборонѣ нѣкоторыхъ пунктовъ въ Средиземномъ морѣ и на черноморско-дунайскомъ театрѣ, да и то въ довольно слабой степени.

А между тѣмъ, по справедливому замѣчанію того же автора, «Турція могла бы значительно улучшить свое положеніе, сдѣлавъ свой флотъ болѣе свободнымъ въ его дѣйствіяхъ, если бы онъ оказался въ состояніи воспользоваться минами въ болѣе широкихъ размѣрахъ».

Въ совершенно другомъ положеніи находилось минное дѣло въ Россіи.

Послѣ цѣлаго ряда отдѣльныхъ опытовъ и болѣе или менѣе случайныхъ экспериментовъ, происходившихъ подъ руководствомъ генералъ-адъютанта адмирала Попова, послѣдовало въ 1874 году Высочайшее повелѣніе объ организаціи минкаго дѣла во флотѣ. Въ томъ же году, по инициативѣ энергичнаго адмирала, учрежденъ былъ минный офицерскій классъ и съ этого знаменательнаго момента процвѣтаніе новой отрасли военно-морской техники было вполнѣ обезпечено. Подъ просвѣщеннымъ и твердымъ руководствомъ контръ-адмирала К. П. Пилкина и его помощника капитанъ-лейтенанта В. П. Верховскаго, это учебное заведеніе и состоявшая при немъ школа для нижнихъ чиновъ дали флоту въ скоромъ времени небольшое число отлично подготовленныхъ спеціалистовъ, оказавшихъ весьма значительныя услуги во время войны.

Въ ихъ рукахъ мина,—оружіе слабаго противъ сильнаго,—оказалась какъ нельзя болѣе кстати именно на Дунаѣ и Черномъ морѣ, гдѣ мы были въ военно-морскомъ отношеніи гораздо слабѣе нашего противника.

Въ отношеніи личнаго состава флота Турція находилась не въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ. На образованіе офицеровъ и обученіе матросовъ не обращалось почти никакого вниманія; броненосныя суда большую часть времени проводили на якорѣ противъ султанскаго дворца; о практическихъ плаваніяхъ, а, тѣмъ болѣе, объ организаціи эволюціонной эскадры, не было и рѣчи. Все это, въ связи съ врожденною нелюбовью и неспособностью турокъ къ морской профессіи и ихъ восточной апатіею, должно было неизбѣжно низвести прекрасный по своему судовому составу флотъ на степень дорого стоющей игрушки, употребленіе которой не было извѣстно ея хозяину.

Русскіе моряки стояли несравненно выше своихъ противни-

ковъ, какъ по спеціальному образованію, такъ и по боевой подготовкѣ. То и другое пріобрѣталось частью въ заграничныхъ плаваніяхъ, частью же на практической броненосной эскадрѣ и учебныхъ отрядахъ Балтійскаго моря. Особенною плодотворностью въ этомъ отношеніи отличалась дѣятельность извѣстнаго моряка и тактика генералъ-адъютанта адмирала Г. И. Бутакова, подъ руководствомъ котораго, за девятилѣтнее командованіе его практическою эскадрою, воспиталось $^3/_4$ всего личнаго состава. Способные къ морскому дѣлу и закаленные въ духѣ традицій своего славнаго прошлаго, русскіе моряки не могли, къ тому же, забыть, что до сихъ поръ они всегда побѣждали турокъ на морѣ.

Такимъ образомъ, благодаря своей кораблестроительной программѣ, чуждой узкихъ тенденцій и экспериментальныхъ фантазій, а также и другимъ благопріятнымъ обстоятельствамъ, Турція успѣла къ 1877 г. создать весьма сильный мореходный флотъ [1]). Къ тому же времени у Россіи оказались: на Черномъ морѣ двѣ плавучія батареи (поповки) съ испытанными боевыми и весьма сомнительными м ор скими качествами, а на Балтійскомъ—два съ лишнимъ десятка такъ называемыхъ «утюговъ», спеціально предназначенныхъ для обороны береговъ и не способныхъ къ океанскому плаванію и наступательнымъ операціямъ, хотя бы послѣднія и были при извѣстной обстановкѣ предпочтительнѣе. Но превосходство нашего личнаго состава и знакомство его съ минными искусствомъ до нѣкоторой степени могли уравновѣсить шансы обоихъ флотовъ.

Въ стратегическомъ обзорѣ были уже отчасти указаны предстоявшія обоимъ флотамъ задачи и попытки къ ихъ осуществленію. Въ началѣ войны султанъ обратился къ своему флоту съ прокламаціею, въ которой, между прочимъ, говорилось:

«Берега, на которые долженъ произвести нападеніе ввѣренный вашему начальству флотъ, составляютъ важнѣйшія позиціи нашего врага. Построенныя на тѣхъ берегахъ крѣпости препятствуютъ намъ подать помощь нашимъ единовѣрцамъ. Нашъ флотъ, стоившій намъ

---

[1]) О дѣйствительной боевой силѣ турецкаго флота можно, между прочимъ, судить по слѣдующимъ словамъ всеподданнѣйшаго отчета генералъ-адмирала: «На Черномъ морѣ намъ нуженъ флотъ, по силѣ своей по крайней мѣрѣ равный турецкому. Такъ какъ тамъ мы вовсе не имѣемъ морскихъ броненосцевъ, то такой флотъ нужно создать совершенно вновь. Броненосцевъ типа «Петръ Великій», для достиженія указанныхъ только-что результатовъ, потребуется не менѣе десятка, стоимостію до 60 мил. По ограниченности техническихъ средствъ на югѣ Россіи, постройка этого флота займетъ до 20-ти лѣтъ».

стольких жертв, должен стараться, с помощью Всевышняго, овладѣть означенными крѣпостями, по захватѣ которых, мы получим возможность подать руку помощи нашим единовѣрцам и возвратить им, посредством присоединенія к нашим владѣніям, их прежнія права. Дай Бог, чтобы в скором времени водружено было турецкое знамя в названных мѣстностях, принадлежащих нам по праву».

Дополненіем к этому официальному документу могут служить слова цитированнаго уже выше, и хорошо, повидимому, освѣдомленнаго в этом отношеніи автора, лейтенанта Слимэна, полагавшаго, что «задачи оттоманскаго военнаго флота, выполненія которых от него ожидали и требовали, заключались: в строгой блокадѣ русских портов на Черном морѣ, в транспортировкѣ и конвоированіи войск, запасов и т. п., в недопущеніи к постройкѣ на Дунаѣ мостов и к переходу непріятеля через рѣку каким-либо другим способом и в поддержаніи турецкой власти в Средиземном и Адріатическом морях».

На обязанности русскаго флота лежало не только пассивное противодѣйствіе турецким планам, но и переход в наступленіе на доступных для нас пунктах, в Средиземном морѣ и Атлантическом океанѣ. Для успѣшных операцій в первом из них нам нужно было послать туда из Балтійскаго моря сильную броненосную эскадру, но, к сожалѣнію, несмотря на сравнительное обиліе броненосцев, ее почти не из чего было составить. К тому же, Россія и по политическим обстоятельствам отказалась от всяких военных дѣйствій в Средиземном морѣ и крейсерства в океанѣ, хотя послѣднее врядъ ли могло считаться невыполнимым для достаточно сильных и прекрасных в морском отношеніи неброненосных судов того времени.

Очутившись, таким образом, лицом к лицу со своим противником лишь на самых невыгодных для себя позиціях, Дунаѣ и Черном морѣ, русскій флот обрек себя заранѣе на строго оборонительное положеніе и только миноносныя шлюпки дали ему возможность изрѣдка переходить в наступленіе.

IV.

Русскіе моряки въ дѣйствующей арміи.

Морскія команды дѣйствующей арміи.—Особенности переправы черезъ Дунай въ эту кампанію.—Доставка въ армію паровыхъ и гребныхъ судовъ.—Организація морск. командъ дѣйствующей арміи.—Занятія въ Кишиневѣ.—Учрежденіе мин. школы.—Практ. занятія на Днѣстрѣ.—Команда пловцовъ.—Мин. складъ въ Бендерахъ.—Типы минъ.—Мины загражденія.—Шлюпочн. мины. -Размѣры и вооруженіе паров. катеровъ.

Итакъ, главнымъ оружіемъ нашимъ въ борьбѣ съ турецкимъ флотомъ должна была, по необходимости, стать мина. Для обширнаго и всесторонняго использованія ея принимались всевозможныя мѣры обоими нашими военными вѣдомствами.

Переправа черезъ большія рѣки всегда считалась операціею весьма трудною и чрезвычайно рискованною. Правда, русская армія неоднократно уже переходила Дунай въ прежнія кампаніи, но никогда еще она не встрѣчала при этомъ такихъ препятствій, какъ въ послѣднюю войну. До 1856 года Россіи принадлежалъ лѣвый берегъ Дуная, отъ устья до Рени, съ крѣпостями Киліей и Измаиломъ. Подъ ихъ прикрытіемъ и при содѣйствіи Дунайской флотиліи, состоявшей изъ двухъ пароходовъ и нѣсколькихъ канонерскихъ лодокъ, наша армія могла заблаговременно заготовить весь необходимый для устройства мостовъ матеріалъ. По Парижскому трактату наши придунайскія владѣнія перешли къ вассальному турецкому княжеству—Румыніи, а на Дунаѣ появился сильный турецкій флотъ. Безусловное господство его на рѣкѣ до нельзя усложняло и затрудняло переправу черезъ нее нашей арміи.

Чтобы хотя отчасти парализовать это господство, рѣшено было снабдить дѣйствующую армію паровыми и гребными шлюпками для устройства минныхъ загражденій на Дунаѣ и нападеній на непріятельскія суда.

Съ этою цѣлью изъ Николаева и, главнымъ образомъ, изъ Кронштадта были доставлены въ Кишиневъ 14 паровыхъ катеровъ и до 20 гребныхъ шлюпокъ, взятыхъ преимущественно съ судовъ флота. Перевозка ихъ по желѣзнымъ дорогамъ требовала особыхъ приспособленій и представляла не мало затрудненій.

Вмѣстѣ со шлюпками прибывали въ армію и морскія команды. Въ видахъ единства и правильной организаціи состоявшихъ при арміи моряковъ, саперъ и гальванеровъ, Главнокомандующій приказалъ сформировать изъ этихъ чиновъ, связанныхъ между собой

общей имъ всѣмъ минною спеціальностью, два отдѣльныхъ отряда: 1) *отрядъ Гвардейскаго экипажа*, въ составѣ 2-хъ ротъ этого экипажа, 50 человѣкъ л.-гв. Сапернаго баталіона, 50 человѣкъ гальванической команды и флотской команды, прибывшей съ паровыми и гребными судами [1]), и 2) *Черноморскій флотскій отрядъ*, въ составѣ 2-хъ ротъ черноморскихъ флотскихъ экипажей [2]).

Начальникомъ перваго былъ назначенъ капитанъ-лейтенантъ Тудеръ, а второго—капитанъ-лейтенантъ Беклешовъ, съ правами полковыхъ командировъ. Оба отряда подчинены были начальнику инженеровъ дѣйствующей арміи генералъ-маіору Деппу.

Во время стоянки въ Кишиневѣ чины этихъ отрядовъ несли строевую службу наравнѣ съ другими войсками и, кромѣ того, занимались изготовленіемъ особыхъ сѣтей для запутыванія винтовъ у непріятельскихъ судовъ на Дунаѣ. Для обученія же минному дѣлу офицеровъ и нижнихъ чиновъ учреждена была спеціальная школа, подъ руководствомъ завѣдывающаго минною частью въ арміи, генералъ-маіора Борескова. Помощниками его были л.-гв. Сапернаго баталіона поручикъ Гершельманъ и минный офицеръ лейтенантъ баронъ Штакельбергъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ спѣшно изготовлялись для военныхъ дѣйствій 4 паровыхъ катера, избранныхъ для назначенія въ передовой отрядъ. Всѣ они вооружались шестовыми и буксирными минами и снабжались разборными желѣзными блиндажами, для защиты команды и машинъ отъ ружейнаго огня.

Остальныя шлюпки были отправлены весною 1877 года, по представленію кап.-лейт. Тудера, съ его отрядомъ въ с. Парканы на Днѣстрѣ, для практическихъ занятій. Здѣсь паровые катера вооружены были минами и снабжены приспособленіями для постановки минъ загражденія, каковая и производилась при условіяхъ возможно близкихъ къ ожидавшимся на Дунаѣ.

Кромѣ того офицеры практиковались въ подводкѣ учебныхъ минъ и взрываніи ихъ подъ импровизированными на скорую руку плотами, изображавшими непріятельскія суда; несли по ночамъ брандвахтенную службу; подстерегали и примѣрно атаковывали другъ друга при различныхъ обстоятельствахъ погоды и проч.

Особая команда пловцовъ, съ лейтенантомъ черноморскаго флота Никоновымъ и гв. экипажа мичманомъ Персинымъ во главѣ,

---

[1]) Гв. эк. 327 н. ч., 13 оф. и 1 врачъ; св. саперно-гальван. роты 100 н. ч. и 5 оф.; фл. катерн. команды 39 н. ч. и 5 оф. А всего 490 человѣкъ.

[2]) 200 н. ч., 8 оф. и 2 врача. А всего 210 человѣкъ.

упражнялась въ пользованіи каучуковымъ костюмомъ Бойтона для подведенія незамѣтно буксирной мины подъ непріятельское судно. Въ случаѣ удачнаго исполненія такого сложнаго и опаснаго маневра, пловецъ производилъ взрывъ при помощи имѣвшейся у него гальванической батареи.

Наконецъ, моряки принимали дѣятельное участіе въ работахъ прибывшаго сюда, тоже для практики, 3-го понтоннаго баталіона по устройству моста, и приспособлялись къ греблѣ на понтонахъ и составленныхъ изъ нихъ паромахъ.

На противоположномъ берегу Днѣстра, въ Бендерахъ, устроенъ былъ минный складъ, куда присылались мины и ихъ принадлежности изъ портовъ Чернаго моря и изъ Петербурга, какъ отъ морского, такъ и отъ инженернаго вѣдомствъ.

До выступленія заграницу сюда поступило:

300 гальваническихъ минъ.

150 гальвано-ударныхъ минъ.

5 самодвижущихся минъ. Для дѣйствія ими вызванъ былъ изъ Фіуме саперный капитанъ Цорнъ.

До 300 разнаго рода шлюпочныхъ минъ.

Мины снаряжались пушечнымъ порохомъ и частью динамитомъ. Пироксилинъ представлялъ тогда еще большую рѣдкость.

Для минныхъ загражденій употреблялись двоякаго рода мины: *гальваноударныя* [1]) и *гальваническія.*

Гальваноударная мина состояла изъ сфероконическаго или грушевиднаго желѣзнаго корпуса, вмѣщавшаго около 1 пуда динамита или $1^1/_2$ пуда влажнаго пироксилина, для воспламененія котораго внутри заряда помѣщался запалъ, а подъ крышкой мины—пять гальваническихъ элементовъ. Каждому изъ нихъ соотвѣтствовалъ укрѣпленный снаружи къ крышкѣ мины свинцовый колпакъ, внутри котораго помѣщалась склянка съ жидкостью. Отъ удара непріятельскаго судна свинцовый колпакъ сгибался, склянка разбивалась и жидкость выливалась въ элементъ, мгновенно сообщая ему необходимую для взрыва запала силу тока.

Слѣдовательно, гальваноударная мина взрывалась только автоматически, и, разъ поставленная, становилась одинаково опасной какъ для непріятеля, такъ и для своихъ.

Гальваническая мина представляла цилиндрическій цинковый

---

[1]) Иначе: сфероконическія, грушевидныя, автоматическія, мины Герца и пр., въ зависимости отъ того—пріурочивалось ли названіе къ формѣ, къ способу воспламененія или къ имени изобрѣтателя.

корпусъ въ мѣдномъ футлярѣ, на верхней крышкѣ котораго укрѣпляли особый замыкатель съ шарикомъ. При извѣстномъ уклонѣ мины, отъ удара шарикъ выскакивалъ изъ своего гнѣзда и производилъ металическое замыканіе разъединенной до того гальванической цѣпи, вводя въ нее батарею минной станціи. Подобное приспособленіе дѣлало и гальваническую мину автоматическою, но съ тѣмъ однако существеннымъ различіемъ, что для этого требовалось предварительное замыканіе тока на станціи, зависѣвшее, очевидно, отъ воли управлявшаго ею человѣка.

Обѣ мины принадлежали къ типу *пловучихъ* и устанавливались на глубинѣ около 3-хъ футъ [1]) отъ поверхности воды, при помощи чугунныхъ якорей или сегментовъ отъ 8 до до 16 пудовъ вѣсомъ. Тѣ и другія мины употреблялись для загражденія Дуная и черноморскихъ портовъ, причемъ ставились для этого въ нѣсколько линій, въ шахматномъ порядкѣ, причемъ разстояніе между минами и линіями зависѣло отъ величины непріятельскихъ судовъ и количества минъ.

Гальваноударныя мины, довольно простыя по своему устройству, представляли и больше удобствъ для постановки. Но, къ сожалѣнію, ихъ у насъ было въ то время весьма ограниченное количество, да и не при всякой обстановкѣ были онѣ примѣнимы. Постановка же гальваническихъ минъ, особенно на значительномъ теченіи, требовала большого навыка, ловкости и времени. Эти мины ставились групами, по 5 штукъ на одномъ магистральномъ проводникѣ, для чего растягивалась поперекъ фарватера цѣлая сѣть броневыхъ проводниковъ, представлявшихъ ахилесову пяту такой системы. Она усложнялась еще необходимостью особой минной станціи, для которой иной разъ весьма трудно было отыскать подходящее мѣсто на берегу.

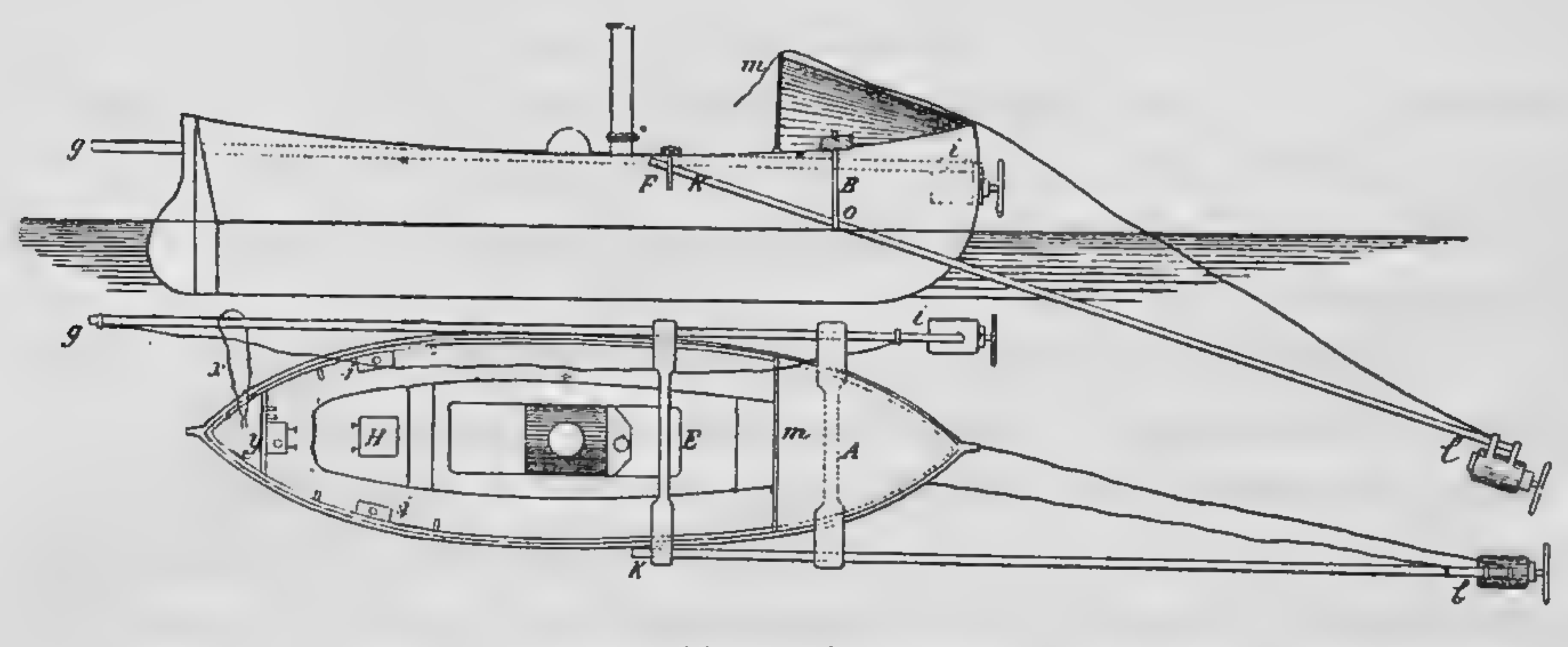
Наиболѣе употребительной изъ шлюпочныхъ минъ была *шестовая*. Она представляла мѣдный цилиндръ, прикрѣпленный помощью бугелей (обуховъ) къ деревянному шесту и снабженный приспособленіями для взрыва автоматическаго (при ударѣ о непріятельское судно) или по желанію, въ извѣстный моментъ. Такъ какъ для дѣйствительности взрыва требовалось подвести мину подъ днище судна, а собственная безопасность атакующаго катера могла быть достигнута лишь достаточнымъ удаленіемъ отъ него своей мины, то

---

[1]) Въ зависимости отъ углубленія непріятельскихъ судовъ, съ которыми приходилось имѣть дѣло.

устройство шеста давало возможность выдвигать его и опускать до опредѣленной глубины.

На двухъ быстроходныхъ катерахъ «Шутка» и «Мина» деревянные шесты замѣнены были однимъ желѣзнымъ на носу. На этихъ же судахъ имѣлись, такъ называемыя, *крылатыя* буксирныя мины. Для подведенія ихъ подъ непріятельское судно требовался довольно сложный маневръ, причемъ выбрасываемый за бортъ въ критическую минуту атаки буекъ съ подвѣшенной къ нему миной (сама она не имѣла плавучести), еще увеличивали затруднительность этого маневра, отнимая у катера ходъ и чувствительность къ рулю. Подъ конецъ кампаніи стали вооружать паровые катера и



Черт. № 3.

i—мина; *kl*—шестъ выдвинутъ; *gi*—шестъ на мѣстѣ; *m*—козырекъ (для защиты отъ волны); *A*—передняя накидная банка (доска); *E*—задняя накидная банка; *BO*—желѣзн. рама передней банки (для сообщенія шесту извѣстнаго углубленія) и *F*—желѣзн. бугель (обухъ) задней банки; *X*—шестовая оттяжка; *H*—гальван. батарея; *jj*—коммутаторы, и *y*—повѣрочный приборъ.

самодвижущимися минами Уайтхеда. Стальной корпусъ этой мины, сигарообразной формы, имѣлъ 19 ф. длины и 15 д. въ діаметрѣ.

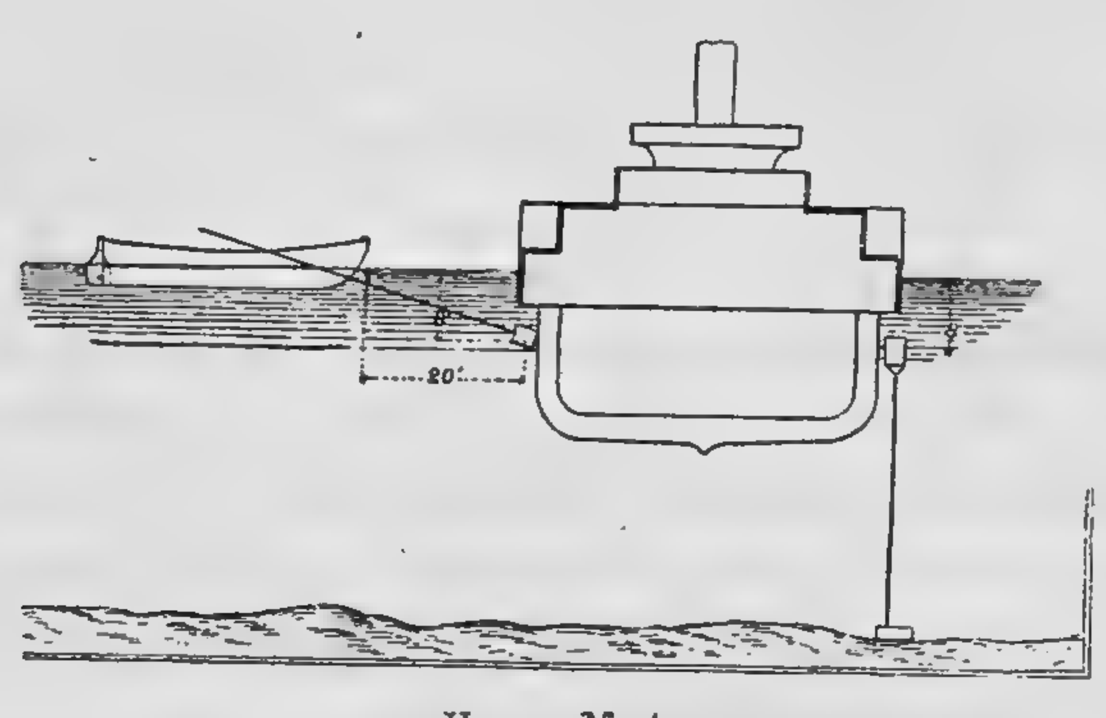
Такимъ образомъ, единственнымъ наступательнымъ оружіемъ для нашихъ моряковъ въ предстоящей борьбѣ были вооруженные минами паровые катера. Къ сожалѣнію, число ихъ было весьма ограничено и большинство изъ нихъ не отличалось особенными достоинствами.

За исключеніемъ «Шутки» и «Мины» [1], всѣ остальные пред-

---

[1]) «Шутка»—стальной катеръ Наслѣдника Цесаревича и «Мина» (бывшій «Мабъ»)—мѣдный катеръ, пріобрѣтенный у петербургскаго заводчика Берда—имѣли машины въ 8—10 силъ и скорость въ 14—16 узловъ. (Узелъ или морск. миля=1³/₄ версты).

ставляли обыкновенныя судовыя шлюпки около 30 ф. длиною и 7 ф. шириною, съ 5-ти-сильными машинами и съ ходомъ до 6-ти узловъ по теченію. Противъ же теченія они съ трудомъ достигали 2—3 узловъ, а болѣе слабые, особенно при противномъ вѣтрѣ, и вовсе не могли выгребать. Каждый паровой катеръ снабженъ былъ четырьмя деревянными минными шестами, двумя носовыми и двумя кормовыми («лягательными»), причемъ послѣдніе, какъ оказавшіеся непрактичными, были впослѣдствіи на болѣе мелкихъ катерахъ сняты. Система вооруженія миноносныхъ катеровъ и способъ подведенія шестовой мины въ моментъ атаки показаны на чертежахъ № 3 и 4. На послѣднемъ, кромѣ того, съ правой стороны



Черт. № 4.

изображена мина загражденія, причемъ обѣ мины поставлены у прямостѣннаго борта монитора, подъ его свѣсомъ; наибольшій же эфектъ взрыва достигается лишь при нахожденіи мины вплотную подъ днищемъ судна.

О вооруженіи катеровъ минами Уайтхеда, составлявшемъ въ эту кампанію явленіе исключительное, будетъ сказано далѣе въ своемъ мѣстѣ.

Для защиты отъ ружейнаго огня катера имѣли желѣзные блиндажи въ $^1/_{16}$ дюйма, которые покрывались еще угольными мѣшками. Команда (5 — 8 человѣкъ) вооружена была ружьями и револьверами.

Гребныя шлюпки служили минными транспортами и сами принимали участіе въ устройствѣ загражденій.

Съ такими-то ничтожными средствами предстояло русскимъ морякамъ приступить къ борьбѣ за Дунай.

V.

Борьба за Дунай.

Дунай и его стратег. значеніе.—Положеніе турокъ на Дунаѣ и расположеніе турецк. судовъ къ началу іюня 1877 г.—Характеръ борьбы за обладаніе Дунаемъ.—Рекогносцировки.—Плов. средства на нижн. и средн. Дунаѣ.—Гибель пароходовъ, купленныхъ въ Пештѣ.—Пароходъ «Аннета».—Операціи на нижн. Дунаѣ.—Значеніе Барбошскаго моста.—Прекращеніе комерч. судоходства по Дунаю.—Мин. загражденіе у Рени и Барбоша.—Батареи.—Перестрѣлки съ турецк. броненосцами. — Нижне-Браиловское мин. загражденіе. — Взрывъ броненосца «Лютфи-Джелиль».—Нижне-Мачинское мин. загражденіе.—Верхне-Браиловск. загражденіе.—Попытка запереть тур. эскадру въ Мачинск. рукавѣ.—Фальшив. загражденія.—Взрывъ монитора «Сельфи» 14-го мая.—Уходъ тур. эскадры изъ Мачинск. рукава.—Значеніе дѣла 14-го мая. -Мин. загражденія у с. Гура-Яломицы и верховья Мачинск. рукава.—Результаты устройства загражденій на нижн. Дунаѣ.—Участіе моряковъ въ переправѣ у Галаца и Браилова.—Сулинск. загражденіе.

Исполинская рѣка эта во время войны имѣла для нашей арміи весьма важное значеніе: во-первыхъ, какъ оборонительная линія, прикрывающая стратегическое развертываніе войскъ въ Румыніи; во-вторыхъ, какъ оборонительная линія турокъ, которую необходимо было форсировать; въ третьихъ, наконецъ, какъ препятствіе на путяхъ сообщенія арміи съ ея базою.

Въ тогдашнихъ предѣлахъ Турціи, Дунай занималъ протяженіе, отъ Желѣзныхъ воротъ до Чернаго моря, въ 775 верстъ, при ширинѣ отъ 350 саженъ до $1^1/_2$ верстъ, а въ розливъ до 10 и болѣе верстъ. Обыкновенная глубина (не менѣе 10 футъ) во время весенняго половодья во много разъ увеличивалась; теченіе доходило до 4-хъ верстъ въ часъ, что вмѣстѣ съ частыми колебаніями уровня воды, должно было значительно затруднять установку минъ загражденія, несмотря на благопріятный для удержанія якорей вязкій грунтъ (илъ съ пескомъ).

Дунай замерзаетъ не каждый годъ, но и въ такихъ случаяхъ не можетъ представлять для арміи надежнаго сообщенія, благодаря тонкости льда, не выдерживающаго перевозки по немъ тяжестей. Обыкновенно же дѣло ограничивается ледоходомъ, продолжающимся съ декабря по февраль. Въ послѣднюю кампанію ледоходъ начался въ половинѣ декабря 1877 года; 31-го декабря рѣка стала, а 15-го января 1878 года ледъ опять тронулся.

Характеръ обоихъ береговъ Дуная совершенно различный: правый—гористый и крутой, лѣвый—низменный, мѣстами болотистый

и поросшій камышомъ. Вслѣдствіе такихъ топографическихъ условій, Дунай во время половодья заливаетъ на громадныя пространства почти исключительно лѣвый берегъ.

Занимая командующія высоты, обороняемыя цѣлымъ рядомъ сильныхъ крѣпостей (Виддинъ, Никополь, Рущукъ, Туртукай и Силистрія), и господствуя, благодаря своей многочисленной флотиліи, на Дунаѣ, турки имѣли полное право надѣяться отстоять свою територію отъ непріятельскаго набѣга или, по крайней мѣрѣ, дорого продать противнику такой успѣхъ.

По сосредоточеніи арміи въ Румыніи, главною цѣлью дѣйствій являлась переправа черезъ Дунай. Для успѣшнаго выполненія этой операціи, необходимо было прежде всего обезпечить намѣченные пункты отъ покушеній непріятельскихъ судовъ.

Приблизительное расположеніе послѣднихъ по Дунаю къ этому времени было слѣдующее:

Въ Сулинѣ: мониторъ «Хизберъ» и «Сельфи».

Въ Тульчѣ: бронйров. корветы «Лютфи-Джелиль» и «Хивзи-Рахманъ», и брон. канонерка «Семендрія».

Въ Мачинѣ: колесные пароходы «Килиджъ-Али» и «Аркадіонъ».

Въ Гирсово: брон. канонерка «Фетхъ-уль-исламъ», дерев. канонерка «Аккія» и колесный пароходъ «Хайрединъ».

Въ Силистріи: колесный пароходъ «Ислахатъ».

Въ Рущукѣ: брон. канонерки «Беюръ-деленъ» и «Шкодра», дер. канонерки «Варна» и «Шефкетъ-Нума», и желѣзные баркасы «Шимшекъ» и «Ильдыримъ».

Въ Виддинѣ: брон. канонерка «Подгорица», желѣзн. канонерка «Сунна» и колесный пароходъ «Нузретіе».

Кромѣ перечисленныхъ боевыхъ судовъ, въ составъ флотиліи входило еще 9 транспортныхъ пароходовъ и 17 другихъ мелкихъ судовъ, а всего 46 судовъ съ 77 орудіями и 946 чел. экипажа, подъ начальствомъ Гуссейна-паши, какъ показано въ приложеніи 3-мъ.

Борьба за обладаніе Дунаемъ сводилась, слѣдовательно, къ ограниченію раіона дѣйствій этихъ судовъ, а, при удобномъ случаѣ, и къ истребленію ихъ. Первое могло быть достигнуто рядомъ минныхъ загражденій, защищенныхъ береговыми батареями и миноносными шлюпками, а второе—минными атаками или артилерійскимъ огнемъ. Въ этихъ собственно видахъ въ составъ осадной артилеріи были введены приморскія орудія калибра 6,03 дюйма.

Собранныя заблаговременно о Дунаѣ свѣдѣнія необходимо было

освѣжить и дополнить на мѣстѣ, для чего еще въ октябрѣ 1876 года были командированы въ Румынію капитаны 1-го ранга Новосильскій и Рогуля. Имъ было поручено, между прочимъ, навести справки о мѣстныхъ перевозочныхъ средствахъ на рѣкѣ и о возможности пріобрѣтенія въ Австріи пароходовъ и проводки въ устье Дуная черноморскихъ поповокъ [1]).

Изъ этихъ и другихъ рекогносцировокъ, въ которыхъ принимали участіе и морскіе офицеры, выяснилось, что на нижнемъ Дунаѣ и его притокахъ, Серетѣ и Прутѣ, имѣлось достаточное количество гребныхъ судовъ, а пріобрѣтеніе пароходовъ не представляло особыхъ затрудненій. Совершенно иначе обстояло въ этомъ отношеніи дѣло на среднемъ Дунаѣ, почему туда направлено было 10 паровыхъ и 13 гребныхъ судовъ, тогда какъ на нижній Дунай— только 4 паровыхъ и столько же гребныхъ судовъ, да и тѣ частью перевезены были впослѣдствіи сухимъ путемъ на средній Дунай.

Для усиленія пловучихъ средствъ Черноморскаго отряда куплены были въ Галацѣ частные пароходы «Взрывъ» и «Загражденіе», а румынское правительство предоставило намъ на время войны пользоваться слѣдующими казенными судами: пароходами—«Стефанъ-чель-Маре» («Стефанъ») и «Романія», желѣзной канонеркой «Фульджеруль» («Великій Князь Николай») и паровымъ катеромъ «Рандурика» («Царевичъ») [2]). Кромѣ этихъ судовъ для десанта на нижнемъ Дунаѣ имѣлось 4 баржи и 250 частныхъ лодокъ, захваченныхъ на мѣстѣ, и 35 деревянныхъ понтоновъ, заготовленныхъ нашимъ инженернымъ вѣдомствомъ.

На среднемъ Дунаѣ, такъ сказать, ядро всѣхъ десантныхъ средствъ составляли 4 понтонныхъ баталіона. Въ помощь желѣзнымъ заготовлено было еще на р. Лотрѣ (притокъ Ольты) 100 деревянныхъ понтоновъ. Однако, всего этого количества было недостаточно и пришлось купить два парохода въ Пештѣ и воспользоваться однимъ захваченнымъ близъ Фламунды.

Пріобрѣтеннымъ капитаномъ 1-го ранга Новосильскимъ буксирнымъ пароходамъ «Ада» (20 силъ) и «Клотильда» не посчастливилось, впрочемъ, дойти по назначенію. Первому изъ нихъ уда-

---

[1]) «Военный Сборникъ» 1879 г., № 11. «Подготовка инженерн. средствъ для переправы черезъ Дунай».

[2]) «Stefano Cel Mare»—кол. пароходъ въ 60 силъ; II—6 ф. и IV—4 ф. орудія. «Romania»—кол. пароходъ въ 40 силъ; IV—6 ф. орудія. «Fuldsherul»—двухъ-винтовая канонерка въ 27 силъ; II—9 ф. орудія. «Randurika»—мин. шлюпка; I—картечница Гатлинга. Свѣдѣнія эти относятся къ началу 1877 года.

лось благополучно добраться до Виддина и миновать крѣпость Флорентинъ, подъ управленіемъ сына владѣльца, Костовича. Но затѣмъ онъ возбудилъ подозрѣнія турокъ и они приняли мѣры противъ дальнѣйшаго его плаванія. Костовичъ поспѣшилъ возвратиться къ пограничному румынскому городу Турнъ-Северину, гдѣ, съ разрѣшенія Новосильскаго, и покинулъ «Аду» въ началѣ мая. Командованіе пароходомъ ввѣрено было затѣмъ лейтенанту Леонтьеву, въ распоряженіе котораго поступили: мичманъ Риппасъ, инженеръ-механикъ прапорщикъ Цамутали и 7 нижнихъ чиновъ. Пароходъ «Ада» 14-го іюня отправился въ дальнѣйшій путь и подъ сильнымъ огнемъ цѣлаго ряда крѣпостей, конной артилеріи и стрѣлковъ, добрался, наконецъ, 17-го іюня до Жигіеръ, гдѣ его встрѣтили непріятельскіе пароходы и мониторъ. Не имѣя возможности бороться съ такими превосходными силами, Леонтьевъ, чтобы не допустить захвата парохода направленнымъ къ нему десантомъ, затопилъ свое судно, а самъ съ командой бросился вплавь къ румынскому берегу. Благодаря во-время подоспѣвшей помощи отъ нашихъ войскъ, имъ удалось спастись отъ преслѣдовавшихъ ихъ турокъ, которые успѣли, однако, ограбить пароходъ. Впослѣдствіи, выбравъ болѣе благопріятное время, Леонтьевъ поднялъ его, исправилъ поврежденія и провелъ подъ огнемъ Рахова до румынской деревни Бокетъ, близъ которой лоцманъ посадилъ его на мель. Слѣдившая за нимъ турецкая конная батарея воспользовалась этимъ, чтобы окончательно привести его въ негодность къ плаванію.

Такая же участь постигла и «Клотильду». Подъ проводкою шкипера, далматинца Частника, пароходъ благополучно миновалъ крѣпость Флорентину, но затѣмъ подвергся перекрестному огню съ обоихъ береговъ (по недоразумѣнію, румыны тоже принимали его за непріятельское судно), причемъ ранили двухъ венгерцевъ матросовъ. Когда же пароходъ приткнулся къ мели близъ селенія Чуперникъ, то румынскіе солдаты арестовали шкипера со всей командой и посадили въ тюрьму. Вскорѣ недоразумѣніе разъяснилось и ихъ освободили, а на пароходъ прибылъ командированный Новосильскимъ гв. экипажа лейтенантъ Глазенапъ. Едва только пароходъ тронулся въ дальнѣйшій путь, какъ румыны, несмотря на предупрежденіе, опять открыли по немъ ружейный огонь. Благодаря, однако, темнотѣ, дѣло обошлось на этотъ разъ безъ потерь, и къ разсвѣту пароходъ подошелъ къ Рахову. Здѣсь выстрѣлами съ

турецкой батареи онъ былъ сначала зажженъ, а затѣмъ и затопленъ [1]).

Въ періодъ занятія нашими войсками Румыніи разъѣзды 8-й кавалерійской дивизіи донесли 7-го мая, что у с. Фламунды стоитъ пароходъ подъ англійскимъ флагомъ и около него нѣсколько грузовыхъ судовъ. Въ видахъ сохраненія этихъ судовъ для нуждъ арміи, начальникъ дивизіи кн. Манвеловъ приказалъ немедленно-же ихъ захватить.

Оказалось, что это былъ колесный пароходъ «Аннета» (вмѣстимостью въ 270 тоннъ, съ машиною въ 60 силъ), который съ двумя желѣзными, нагруженными кукурузою, баржами долженъ былъ слѣдовать въ Никополь, подъ угрозою коменданта крѣпости прибѣгнуть къ силѣ, въ случаѣ ослушанія шкипера.

Дѣйствительно, начиная съ 8-го мая, турки употребляли всевозможныя усилія, чтобы отбить у насъ пароходъ или, по крайней мѣрѣ, уничтожить его. Составленный изъ частей дивизіи особый отрядъ полковника Каульбарса принималъ самыя энергичныя мѣры для защиты парохода, но, когда турецкій броненосецъ прибѣгъ 12-го мая къ бомбардировкѣ, причемъ потопилъ два судна и пробилъ обѣ трубы парохода, то въ ночь съ 12-го на 13-е мая онъ былъ, по распоряженію кн. Манвелова, временно затопленъ [2]).

Только 9-го іюня, въ виду ожидавшейся въ скоромъ времени переправы, приступлено было къ поднятію «Аннеты» и работа эта была окончена съ разсвѣтомъ 11-го іюня, подъ руководствомъ назначеннаго на пароходъ инженеръ-механика подпоручика Петрова. На слѣдующій день вступилъ въ командованіе пароходомъ капитанъ-лейтенантъ Тудеръ и, подъ его наблюденіемъ, произведена была, въ теченіе 3-хъ сутокъ, капитальная переборка и очистка машины и котловъ. Такимъ образомъ, къ вечеру 14-го іюня пароходъ «Аннета» былъ въ полной готовности для слѣдованія по назначенію.

Къ загражденію Дуная минами рѣшено было приступить вслѣдъ за объявленіемъ войны. Но особенной спѣшности требовало загражденіе р. Серетъ, для защиты единственнаго на ней Барбошскаго

---

[1]) Впослѣдствіи, послѣ отступленія турокъ отъ Дуная, удалось, однако, пароходъ «Клотильду» поднять и исправить. Работа эта произведена была подъ руководствомъ лейтенанта Скрыдлова, который и получилъ въ командованіе пароходъ, переименованный затѣмъ въ «Карабію».

[1]) Приказаніе Главнокомандующаго о введеніи этихъ судовъ въ устье Ольты не могло быть исполнено въ виду крейсерства непріятельскихъ судовъ по Дунаю и невозможности безнаказанной проводки мимо никопольскихъ батарей даже ночью.

желѣзнодорожнаго моста [1]) отъ покушеній турецкихъ броненосцевъ. Вотъ почему еще до перехода арміи черезъ границу, туда послана была команда изъ 30-ти переодѣтыхъ минеровъ, которая и занялась 13-го апрѣля постановкой минъ, подъ руководствомъ лейтенанта гв. экипажа Петрова и поручика 1-го военно-телеграфнаго парка Максимовича. Первая попытка эта не увѣнчалась, однако, успѣхомъ, главнымъ образомъ благодаря стремительности теченія и отсутствію другихъ пловучихъ средствъ, кромѣ непрочныхъ и валкихъ рыбачьихъ челноковъ. Съ громаднымъ трудомъ поставленныя 5 гальваническихъ минъ сорвало и унесло теченіемъ, погибли 2 лодки и утонулъ 1 матросъ. Пришлось по необходимости отложить эту работу до прибытія катеровъ.

Тѣмъ временемъ послѣдовало приказаніе Главнокомандующаго: «15-го апрѣля въ 6 часовъ вечера объявить, что всякое плаваніе по Дунаю должно быть прекращено черезъ 24 часа, и всѣ иностранныя суда должны къ этому сроку удалиться изъ Галаца и Браилова; въ противномъ случаѣ наложить на нихъ амбарго [2])». Вслѣдствіе этого съ 16-го апрѣля совершенно прекратилось движеніе коммерческихъ судовъ на нижнемъ Дунаѣ, и съ прибытіемъ сюда Черноморскаго флотскаго отряда началась установка минныхъ загражденій въ наиболѣе важныхъ пунктахъ.

Сборнымъ пунктомъ этого отряда назначено было устье р. Прута, близъ моста, по которому переправлялись наши войска черезъ эту рѣку.

Отсюда часть отряда, подъ начальствомъ лейтенанта Дубасова, отправилась къ Барбошу, а другая, съ кап.-лейт. Беклешевымъ во главѣ,—къ Рени. Вблизи послѣдняго поставлены были на Дунаѣ, въ теченіе 17-го и 18-го апрѣля, 2 линіи минъ, отрѣзавшія находившуюся выше этого пункта турецкую флотилію отъ сообщенія съ Чернымъ моремъ и тѣмъ лишившія ее возможности какъ получать оттуда подкрѣпленія, такъ и дѣйствовать на низовьяхъ Дуная. Барбошское же загражденіе начато было 18-го и окончено 21-го апрѣля. Оно состояло изъ 2 линій гальваническихъ минъ, поставленныхъ на р. Серетѣ, въ такомъ разстояніи отъ моста, чтобы обезпечить его отъ бомбардировки съ турецкихъ судовъ [3]). Такимъ образомъ, уже

---

1) Длиною 150 саж. Онъ занятъ былъ русскими войсками 13-го апрѣля.

2) Опис. русско-турецкой войны 1877—1878 гг. изд. гл. штаба, II, стр. 79. При этомъ арестовано было 15 турецкихъ судовъ, а судамъ остальныхъ націй (ихъ оказалось 320) приказано стоять у лѣваго берега, на которомъ разрѣшалось выгружать товары.

3) Если вѣрить англійской газетѣ «Standard», то турки сознавали страте-

самыя первыя минныя операціи на Дунаѣ принесли арміи очевидныя и весьма существенныя услуги.

Безъ артилерійскаго прикрытія минныя загражденія не могутъ однако представлять надежной преграды для мало-мальски предпріимчиваго противника, такъ какъ ихъ легко можно въ такомъ случаѣ выловить или уничтожить такъ называемыми контръ-минами. Поэтому, по мѣрѣ сосредоточенія войскъ на лѣвомъ берегу Дуная, они же приступали къ сооруженію береговыхъ батарей въ заранѣе избранныхъ для этого начальникомъ инженеровъ мѣстахъ. Всѣхъ батарей было девять: у Рени—4, у Барбоша—1 и у Браилова—4. До прибытія осадной артилеріи онѣ были временно вооружены полевыми орудіями и расположеніе ихъ позволяло обстрѣливать устье Серета, главное русло Дуная и Мачинскій рукавъ.

Упустивъ самые удобные моменты для дѣйствій противъ русскихъ войскъ во время приближенія ихъ къ рѣкѣ и первыхъ попытокъ къ ея загражденію, турецкіе броненосцы рѣшились, повидимому, наверстать потерянное и съ 21-го апрѣля принялись усиленно крейсеровать по Дунаю и обстрѣливать наши позиціи. Перестрѣлки происходили почти каждый день и съ нашей стороны въ нихъ участвовали только полевыя пушки, но, несмотря на это, турки не могли похвастать особымъ успѣхомъ и даже суда ихъ неоднократно получали поврежденія. Только 25-го апрѣля имъ удалось разрушить Ѳерапонтовъ монастырь (напротивъ Исакчи), послѣ 4-хъ часовой бомбардировки, въ которой кромѣ броненосца принимала участіе и береговая батарея.

Это было послѣднее состязаніе съ нашими полевыми орудіями, такъ какъ на слѣдующій день начала дѣйствовать осадная артилерія. Въ скоромъ времени она дала почувствовать турецкой флотиліи свою силу.

Подъ ея охраною приступили 27-го апрѣля къ устройству минкаго загражденія ниже Браилова, причемъ въ этотъ день удалось съ большимъ трудомъ поставить 10 гальваноударныхъ минъ въ одну линію. Минъ пока больше не было, а потому по окончаніи работы

гическую важность Барбошскаго моста и 12-го апрѣля «три турецкихъ канонерки вошли въ рѣку для разрушенія Барбошскаго моста, но по какой-то необъяснимой оплошности со стороны турокъ, возможность предупредить врага была потеряна». «Во всякомъ случаѣ, впрочемъ,—прибавлялъ кореспондентъ, нападеніе на мостъ мониторовъ неизбѣжно». Но надеждамъ его не суждено было сбыться и турецкія суда ровно ничего не предприняли въ этомъ направленіи. (М. хр. войны 1877 г., стр. 140).

отрядъ долженъ былъ возвратиться къ мѣсту своей стоянки въ устьяхъ Прута.

Между тѣмъ изъ Мачинскаго рукава 29-го апрѣля вышла цѣлая турецкая эскадра изъ 4-хъ судовъ и расположилась противъ Браилова. Одинъ броненосецъ приблизился къ нашимъ батареямъ примѣрно на 1,800 саж. и по немъ открыли огонь, на который турки почему-то не отвѣчали.

Ровно въ 3 ч. 15 м. пополудни раздались одновременно съ батареи № 4 два выстрѣла, изъ 24-хъ фунтовой пушки и изъ 6-тидюймовой мортиры, причемъ оба снаряда попали въ броненосецъ и произвели на немъ страшный взрывъ.

Надо полагать, что одинъ изъ снарядовъ, пробивъ палубу, разорвался въ крюйтъ-камерѣ (бомбовомъ погребѣ), но какому изъ двухъ орудій нашихъ принадлежала честь уничтоженія броненосца—сказать трудно. Объ этомъ и по сейчасъ спорятъ [1]). Для насъ же дѣло это поучительно какъ первый въ военно-морской исторіи случай потопленія броненосца сравнительно незначительнымъ снарядомъ и какъ наглядное доказательство беззащитности броненосцевъ, не имѣющихъ броневой палубы, отъ навѣснаго огня.

Взорванное судно оказалось броненоснымъ корветомъ «Лютфи-Джелиль» [2]). Онъ затонулъ на глубинѣ около 10 саж. и послѣ взрыва вѣроятно переломился, такъ какъ надъ поверхностью воды торчала только бизань-мачта съ развѣвающимся на ней флагомъ. Послѣдній былъ безпрепятственно снятъ со шлюпки лейтенантомъ Дубасовымъ и хранится теперь въ царскосельскомъ адмиралтействѣ. Изъ команды спаслись весьма немногіе.

На другой день прибылъ въ Браиловъ пароходъ «Взрывъ» съ гальваническими минами и 1-го мая морской отрядъ приступилъ къ установкѣ ихъ между Браиловымъ и д. Гичетъ, для усиленія поставленной тамъ раньше первой линіи. Попытка эта однако, благодаря быстротѣ теченія (до 6 ф. въ секунду), значительной глубинѣ (около 20 саж.) и несоотвѣтствовавшей такимъ условіямъ легкости минныхъ и шлюпочныхъ якорей, не удалась.

---

[1]) Нѣкоторыя соображенія и данныя по этому вопросу имѣются: въ М. Хр. войны 1877 г., стр. 227—232 (Кор. «Правит. Вѣстн.» отъ 7-го мая изъ Плоештъ); въ соч. В. Сыхры «Восточная война 1877 — 1878 гг.», I т., вып. I, стр. 161. Спб. 1879 г.; Сб. воен. разсказовъ кн. Мещерскаго, Спб. 1878 г., т. I, «Изъ дневника артиллериста» стр. 239; и проч. Большинство мнѣній склоняется, повидимому, въ пользу 24-хъ фунт. пушки.

[2]) Свѣдѣнія объ этомъ броненосцѣ, построенномъ въ 1868 году, см. въ приложеніи 4-мъ.

Между тѣмъ необходимо было защитить Браиловъ отъ бомбардировки укрывшихся въ Мачинскомъ рукавѣ турецкихъ броненосцевъ. Рекогносцировка этого рукава, произведенная еще 28-го апрѣля лейтенантами Дубасовымъ и Шестаковымъ, показала, что загражденіе его снизу не представитъ особыхъ затрудненій и будетъ болѣе дѣйствительнымъ для обезпеченія Браилова, нежели выше упомянутое загражденіе главнаго русла Дуная. Съ этимъ согласился и прибывшій на разсвѣтѣ 2-го мая въ Гичетъ генералъ-маіоръ Боресковъ, командированный на нижній Дунай для личнаго руководства дальнѣйшими минными операціями. Но онъ не отмѣнилъ подготовленной уже на этотъ день вторичной попытки поставить добавочную линію на Дунаѣ и самъ «съ берега наблюдалъ за погруженіемъ минъ, стараясь открыть причину встрѣченныхъ командами неудачъ и провѣрить употреблявшійся ими способъ постановки минъ [1]).»

Работа, произведенная при тѣхъ же совершенно неблагопріятныхъ условіяхъ, «какъ и слѣдовало ожидать», по выраженію генерала, окончилась полной неудачей: 9 гальваническихъ минъ, установленныхъ на одномъ проводникѣ, сорвало и унесло теченіемъ. Этотъ довольно дорого обошедшійся намъ опытъ только подтвердилъ то, что было уже раньше всѣмъ извѣстно и что въ достаточной степени выяснилось наканунѣ, почему и рѣшено было на слѣдующее время ставить не болѣе пяти минъ на одномъ проводникѣ и снабдить шлюпки болѣе тяжелыми дреками (якорями), а, за неимѣніемъ ихъ, минными сегментами.

Въ тотъ же день генералъ Боресковъ вмѣстѣ съ другими офицерами отряда осмотрѣлъ нижнюю часть Мачинскаго рукава и выбралъ нѣсколько ниже затонувшаго броненосца «Лютфи-Джелиль» мѣсто для новаго загражденія. Оно было поставлено въ теченіе 3-го—5-го мая и состояло изъ 17-ти гальваническихъ минъ, въ три линіи.

Работы производились подъ прикрытіемъ высланной въ Гичетъ стрѣлковой роты, причемъ наши шлюпки неоднократно подвергались обстрѣливанію съ непріятельскихъ судовъ и съ берега.

Въ ночь съ 4-го на 5-е мая взорвались послѣдовательно отъ неизвѣстныхъ причинъ три мины первой линіи. Возможно, что произошло это отъ удара бревенъ или другихъ пловучихъ предметовъ, пущенныхъ по теченію непріятелемъ, или же просто отъ зна-

[1]) «Инжен. журн.» № 8, «Минное дѣло на Дунаѣ въ 1877 и 1878 гг.», М. Боресковъ.

чительнаго уклона замыкателей. Мины эти впослѣдствіи были замѣнены другими.

Новымъ загражденіемъ, устроеннымъ затѣмъ 6-го — 7-го мая выше Браилова, въ главномъ руслѣ Дуная, и состоявшимъ изъ 32-хъ гальваническихъ минъ, поставленныхъ въ три ряда, достигнуто было такое же обезпеченіе Браилова отъ покушеній турецкой флотиліи сверху, со стороны Гирсова. Вмѣстѣ съ тѣмъ явилась возможность на изолированномъ такимъ образомъ участкѣ Дуная между Браиловымъ и Рени установить правильное пароходное сообщеніе, представлявшее, въ виду порчи залитыхъ половодьемъ сухопутныхъ дорогъ, особенную важность.

Несмотря на потерю лучшаго своего броненосца и закрытіе сѣвернаго выхода изъ Мачинскаго рукава, находившаяся въ немъ турецкая эскадра Делаваръ-паши не сознавала опасности своего положенія и продолжала по прежнему безпечно относиться къ дѣятельности русскихъ моряковъ.

Явилась мысль воспользоваться такой апатіей турокъ и запереть ихъ окончательно въ этой западнѣ, на что еще 4-го мая послѣдовало приказаніе Главнокомандующаго. Это было бы, очевидно, наиболѣе выгоднымъ рѣшеніемъ мачинской задачи, но осуществленіе ея встрѣтило различныя затрудненія.

Исполненіе этой операціи возложено было на флотилію капитана 1-го ранга Рогули, а для содѣйствія ей назначили сухопутный отрядъ полковника Рика, составленный изъ пѣхотнаго полка, 9-тифунтовой батареи и казаковъ. Сборы затянулись, особенно много времени потребовало изготовленіе судовъ, задержавшее выступленіе Рогули до 9-го мая. Въ этотъ день онъ отправился по назначенію, въ сел. Гура-Яломицу, на лодкѣ «Великій Князь Николай», сопровождаемый паровыми катерами «Царевичъ» (лейтенантъ Дубасовъ), «Ксенія» (лейтенантъ Шестаковъ), «Царевна» (мичманъ Баль) и «Джигитъ» (мичманъ Персинъ), и нѣсколькими гребными судами.

10-го мая, съ разсвѣтомъ, Рикъ занялъ частями своего отряда сел. Гура-Яломицу и построилъ батарею на 4 орудія. Флотилія подошла сюда только около 5-ти часовъ пополудни и застала на мѣстахъ, предназначенныхъ для загражденія, турецкія суда, почему капитанъ 1-го ранга Рогуля рѣшилъ возвратиться въ Браиловъ, оставивъ лишь для наблюденія за непріятелемъ Дубасова и Шестакова съ ихъ катерами. Съ наступленіемъ темноты оба они направились къ острову Гиска-Маре съ намѣреніемъ атаковать стоявшія здѣсь турецкія суда, но не нашли ихъ, такъ какъ они обыкновенно

уходили на ночь подъ защиту Гирсовскихъ батарей. День 11-го мая употребленъ былъ для ознакомленія съ мѣстностью, послѣ чего командирамъ катеровъ удалось войти въ сношеніе съ сухопутнымъ отрядомъ и подъ его охраной провести ночь въ р. Яломицѣ.

Не имѣя при себѣ минъ, Дубасовъ тѣмъ не менѣе рѣшилъ попугать турокъ устройствомъ фальшиваго загражденія на виду у непріятельскихъ судовъ, что и удалось сдѣлать 12-го мая, какъ въ Дунаѣ, такъ и въ Мачинскомъ рукавѣ. Для этого съ катеровъ бросали лотъ и опускали въ воду съ одного борта и поднимали съ другого наполненные пескомъ ведра и боченки. Спустившіяся отъ Гирсова 3 судна держались отъ нашихъ катеровъ на значительномъ разстояніи (не ближе 600 саженъ), открывъ по нимъ безвредный огонь и не рѣшаясь форсировать минныя загражденія. Окончивъ свою демонстративную работу, катеръ вернулся въ Браиловъ.

Такимъ образомъ, попытка заградить сверху Мачинскій рукавъ на этотъ разъ не удалась. Между тѣмъ турецкія суда, пользуясь имъ какъ убѣжищемъ, являлись постоянною угрозою нашимъ войскамъ, батареямъ и катерамъ. Для перехода послѣднихъ къ активнымъ операціямъ наступало, повидимому, подходящее время. Къ этому особенно склонялся лейтенантъ Дубасовъ, руководствуясь слѣдующими соображеніями: 1) пассивное отношеніе турецкаго флота къ нашимъ миннымъ работамъ могло имѣть цѣлью сбереженіе силъ для самаго важнаго момента — переправы; 2) въ случаѣ прохода черезъ минныя загражденія, турки получили бы увѣренность въ недѣйствительности минъ; 3) полагаться на одни минныя загражденія — неосторожно; для уравненія силъ необходимо перейти въ наступленіе, и 4) непріятельскія суда могутъ уйти изъ Мачинскаго рукава.

Въ виду этого, рѣшено было безотлагательно предпринять противъ нихъ экспедицію и начальство надъ нею поручить лейтенанту Дубасову.

Въ ночь съ 12-го на 13-е мая Дубасовъ со всѣми четырьмя катерами, назначенными въ экспедицію, произвелъ рекогносцировку Мачинскаго рукава и убѣдился въ томъ, что турецкія суда не покинули еще своей излюбленной стоянки. Слѣдующая ночь была поэтому избрана для нападенія.

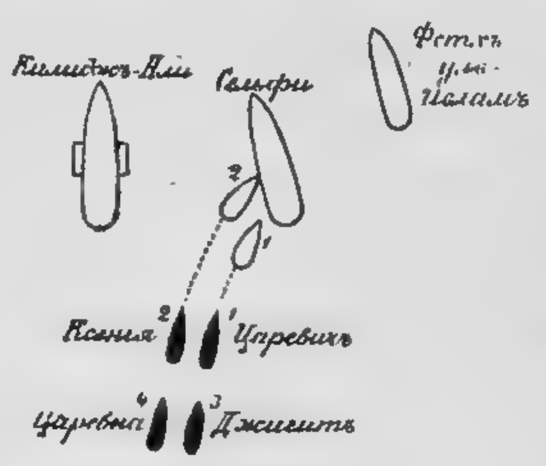
Катера вступили въ Мачинскій рукавъ въ строѣ одной кильватерной колонны, занимая въ ней слѣдующія мѣста:

1) «*Царевичъ*» (лейтенантъ Дубасовъ, румынскій маіоръ Муржеско и 14 нижнихъ чиновъ).

2) «*Ксенія*» (лейтенанты Шестаковъ и Петровъ и 9 нижнихъ чиновъ).

3) «*Джигитъ*» (мичманъ Персинъ и 8 нижнихъ чиновъ).

4) «*Царевна*» (мичманъ Баль и 9 нижнихъ чиновъ).



Черт. № 5.

Предполагалось при благопріятныхъ обстоятельствахъ уничтожить послѣдовательно всѣ три судна эскадры, въ какомъ смыслѣ и даны были командирамъ самыя точныя инструкціи.

Ночь была лунная, но облачная. Дулъ легкій NW, относя производимый катерами шумъ въ сторону непріятеля. Опознавъ его около $2^1/_2$ часовъ пополуночи, катера перестроились въ двѣ колонны: «Царевичъ» и «Ксенія» впереди, а остальные сзади (черт. № 5). Турецкія суда расположились такимъ образомъ, что по серединѣ рукава стоялъ однобашенный мониторъ «Сельфи», влѣво отъ него— колесный пароходъ «Килиджъ-Али», а немного правѣе и впереди, подъ берегомъ, броненосная лодка «Фетхъ-уль-Исламъ».

Съ разстоянія приблизительно въ 60 саженъ катера перешли въ рѣшительное наступленіе, избравъ для своей атаки мониторъ. Онъ стоялъ подъ парами и, повидимому, ожидалъ нападенія. Часовой окликнулъ передовой катеръ и, не получивъ удовлетворительнаго отвѣта, поднялъ тревогу. Изъ кормового орудія сдѣлано по нападающимъ три выстрѣла, но всѣ они сопровождались осѣчками. Дубасовъ рѣшился нанести ударъ въ корму монитора, чтобы одновременно лишить его расположенныхъ здѣсь орудій, наиболѣе опасныхъ для катеровъ въ данномъ случаѣ, и двигателя. Это и было исполнено, причемъ «Царевичъ» ударилъ своей правой шестовой миной въ лѣвый бортъ монитора, нѣсколько выше кормовой раковины. Мина взорвалась отъ удара, т. е. автоматически, и мониторъ значительно осѣлъ кормой, почему вся команда его бросилась на носъ. Катеръ «Царевичъ» залило наполовину водой и засыпало обломками, но все же онъ уцѣлѣлъ и успѣлъ отойти заднимъ ходомъ, очищая дорогу «Ксеніи». Въ это время раздался выстрѣлъ одного изъ башенныхъ орудій.

Получивъ приказаніе Дубасова, Шестаковъ подошелъ на своемъ катерѣ вплотную къ лѣвому же борту монитора и взорвалъ мину «по желанію» почти противъ самой башни, одновременно съ послѣдовавшимъ изъ нея вторымъ и послѣднимъ выстрѣломъ. Осыпая

затѣмъ нашъ катеръ ружейнымъ огнемъ, «Сельфи» быстро пошелъ ко дну. «Ксенія» запутала свой винтъ въ обломкахъ и его удалось очистить только послѣ продолжительныхъ усилій. Не смотря на это, Шестаковъ поддерживалъ все время самый дѣятельный ружейный огонь противъ команды тонувшаго монитора, которому помогали въ обстрѣливаніи нашихъ катеровъ остальныя турецкія суда. «Царевичъ» же не могъ принять участія въ этой перестрѣлкѣ, такъ какъ команда его всецѣло была занята откачиваніемъ воды ведрами.

Все дѣло продолжалось около получаса и не стоило намъ никакихъ потерь въ людяхъ. Въ виду, однако, начавшагося разсвѣта и усилившагося огня съ прочихъ турецкихъ судовъ, атаковывать ихъ было бы неблагоразумно, а потому катера, по приказанію лейтенанта Дубасова, возвратились въ Браиловъ. Флагъ съ потопленнаго броненосца былъ снятъ моряками въ тотъ же день утромъ.

«Сердце мое радуется за нашихъ молодцовъ моряковъ»—выразился Государь въ телеграммѣ своей отъ 14-го мая къ Генералъ-адмиралу. А при представленіи Дубасова и Шестакова въ Браиловѣ, Его Величество обнялъ ихъ и сказалъ: «Я горжусь вами и въ лицѣ вашемъ всѣмъ моимъ флотомъ».

Потеря второго броненосца привела въ такое отчаяніе Делаваръ-пашу, что онъ бѣжалъ въ Рущукъ, покинувъ свою эскадру. Но, по приказанію Гобарта-паши, главный въ то время начальникъ Дунайской флотиліи Арифи-паша лично провелъ со всѣми предосторожностями оставшіяся суда Мачинскаго отряда черезъ наши мнимыя загражденія и, такимъ образомъ, спасъ отъ ожидавшаго ихъ позорнаго плѣна или истребленія.

Атака 14-го мая представляетъ первый, и притомъ вполнѣ удачный, въ эту кампанію опытъ уничтоженія непріятельскаго броненосца миноносными шлюпками. Взрывы Дубасова и Шестакова не только отняли у турокъ одно изъ лучшихъ судовъ Дунайской флотиліи, но и убили въ нихъ всякую предпріимчивость и смѣлость. Гибель «Сельфи» парализовала и безъ того непредпріимчивыхъ турецкихъ моряковъ въ самый важный періодъ подготовки переправы и рѣзко отразилась на всѣхъ ихъ дальнѣйшихъ операціяхъ.

Это блестящее дѣло вмѣстѣ съ тѣмъ явилось для насъ до нѣкоторой степени компенсаціей неудавшейся попытки запереть въ Мачинскомъ рукавѣ весь турецкій отрядъ. Для сдачи его русскимъ пришлось бы во всякомъ случаѣ ожидать спада воды, т. е. до іюля мѣсяца, а слѣдовательно, затянуть и самую переправу, что вовсе не входило въ расчеты Главнокомандующаго.

Съ другой стороны, для обезпеченія переправы на нижнемъ Дунаѣ необходимо было оттянуть отъ Мачина державшуюся близъ него эскадру Делаваръ-паши, что косвенно и было достигнуто экспедиціей Дубасова. Для того же, чтобы турецкія суда не могли вернуться сюда обратно, нужно было, воспользовавшись ихъ отсутствіемъ, заградить минами верхнюю часть Мачинскаго рукава и главное русло Дуная у Гура-Яломицы. Въ этомъ смыслѣ капитанъ 1-го ранга Рогуля получилъ 22-го мая личное приказаніе Главнокомандующаго и, четыре дня спустя, флотилія, сдѣлавъ необходимыя исправленія и пополнивъ запасы, вышла изъ Браилова по назначенію. Въ составъ отряда, кромѣ 3-хъ катеровъ, принимавшихъ участіе въ дѣлѣ 14-го мая, вошли и 2 парохода: «Великій Князь Николай» (лейтенантъ Дубасовъ) и «Загражденіе» (лейтенантъ Туркулъ). На всѣхъ судахъ находилось 13 офицеровъ и 104 человѣка команды.

Подойдя на видъ д. Гропени, кап. Рогуля замѣтилъ въ протокѣ Вальчіузнуй дымки турецкихъ судовъ и, опасаясь, чтобы послѣднія не отрѣзали ему отступленія къ Браилову, приказалъ заградить этотъ рукавъ при впаденіи его въ Дунай. Вечеромъ отрядъ подошелъ къ с. Гура-Яломицѣ и переночевалъ здѣсь подъ прикрытіемъ береговыхъ батарей.

Утромъ, 27-го мая, лейтенантъ Дубасовъ произвелъ съ нѣсколькими судами рекогносцировку къ сторонѣ Гирсова, причемъ обнаружилъ вблизи этого пункта 5 непріятельскихъ судовъ. Завязавшаяся съ однимъ изъ нихъ и береговыми батареями перестрѣлка, выяснивъ сферу огня послѣднихъ, не причинила нашимъ морякамъ никакихъ потерь. Турецкія суда, смущенныя смѣлымъ наступленіемъ парохода «Великій Князь Николай», поднялись выше Гирсова и дали, такимъ образомъ, нашей флотиліи возможность поставить въ тотъ же день минное загражденіе противъ середины о. Гиска-Маре. Оно состояло изъ восьми грушевидныхъ минъ, установленныхъ въ двѣ линіи, а необходимымъ дополненіемъ къ нему явилось небольшое загражденіе изъ 4-хъ минъ, устроенное затѣмъ въ устьѣ р. Борчи, впадающей близъ о. Гиска-Маре въ Дунай.

Переночевавъ затѣмъ у Гура-Яломицы, катера также благополучно заградили 28-го мая верховье Мачинскаго рукава 7-ю грушевидными минами въ одну линію.

Этимъ и закончились минныя работы по обезпеченію избраннаго участка нижняго Дуная отъ покушеній непріятельскихъ судовъ.

«Къ концу апрѣля мы»,—доносилъ Главнокомандующій въ

своемъ всеподданнѣйшемъ рапортѣ отъ 18-го іюня, — «не имѣя флота, отняли у непріятеля Дунай отъ Рени до Браилова; а къ концу мая весь нижній Дунай отъ Рени до Гирсова былъ свободенъ отъ турецкаго флота и вполнѣ въ нашихъ рукахъ. Благодаря этому, мостъ изъ Браилова въ Гичетъ былъ устроенъ совершенно безпрепятственно».

Переправа нашихъ войскъ на нижнемъ Дунаѣ должна была служить диверсіей для главной переправы, и слѣдовательно, состояться раньше послѣдней.

Съ такимъ же расчетомъ велась борьба съ турецкимъ флотомъ на различныхъ участкахъ Дуная.

Войска нижне-дунайскаго отряда генералъ-лейтенанта Циммермана переправились на турецкій берегъ 10-го іюня изъ Галаца и 11-го іюня изъ Браилова, на судахъ, такъ какъ построеннымъ въ послѣднемъ пунктѣ мостомъ нельзя было воспользоваться, благодаря громадному разливу, затопившему почти весь берегъ отъ Гичета до Мачина.

Моряки участвовали въ подготовкѣ переправы, стягивая къ избраннымъ пунктамъ перевозочныя средства и работая надъ приспособленіемъ ихъ для размѣщенія войскъ. На каждое изъ такихъ судовъ назначено было по 2 матроса для управленія и общаго наблюденія за наемными гребцами. Кромѣ того, суда нашей флотиліи производили совмѣстно съ сухопутными отрядами демонстраціи для отвлеченія вниманія турокъ отъ намѣченныхъ для переправы пунктовъ. Лейтенанту Дубасову въ этихъ видахъ приказано было съ пароходомъ «Великій Князь Николай» и двумя катерами угрожать Мачину, удерживая такимъ образомъ непріятеля отъ вывоза изъ этого города орудій для сосредоточенія ихъ противъ галацкаго отряда. Диверсія эта, несмотря на ничтожныя средства моряковъ, увѣнчалась успѣхомъ и облегчила переправу у Галаца.

Въ тотъ же день, вечеромъ, пришло въ Браиловъ извѣстіе, что турки очистили Мачинъ и въ ночь съ 10-го на 11-е іюня онъ былъ занятъ охотниками съ лейтенантомъ Никоновымъ во главѣ.

А вслѣдъ за этимъ непріятель такимъ же образомъ покинулъ Исакчу, Гирсово и Тульчу, отступивъ на линію Черноводы—Кюстенджи.

Для обезпеченія своего лѣваго фланга отъ нападеній турецкихъ судовъ со стороны Сулина, генералъ Циммерманъ приказалъ устроить въ Сулинскомъ рукавѣ, на 43-й милѣ отъ устья, загражденіе изъ затопленныхъ судовъ, наполненныхъ камнями.

VI.

Операціи на среднемъ Дунаѣ.

Подготовка переправы на среднемъ Дунаѣ.—Сосредоточеніе турецк. броненосцевъ.—Планъ мин. загражденій.—Батареи.—Раздѣленіе отряда гвард. экипажа.—Парапанское мин. загражденіе.—Атака 8-го іюня турецк. парохода и значеніе ея.—Попытка постановки мин. загражденія въ прав. рукавѣ Дуная.—Раздѣленіе флотиліи.—Окончаніе Парапанскаго загражденія.—Устройство мин. загражденія у м. Карабіи.—Атака 11-го іюня у Фламунды и значеніе ея.—Мин. загражденіе у Фламунды.—Стратег. ошибки при устройствѣ мин. загражденій на средн. Дунаѣ.—Моряки на переправѣ у Зимницы.—Покушеніе тур. судовъ 16-го іюня.—Мѣры для отраженія непр. судовъ.—Сплавъ мостов. матеріала изъ Ольты къ Зимницѣ.

Для переправы главныхъ силъ русской арміи былъ избранъ участокъ средняго Дуная между Систовымъ и Никополемъ. Намѣченный раіонъ требовалъ для своего обезпеченія отъ покушеній турецкихъ судовъ такихъ же точно операцій, какія произведены были съ этою же цѣлью на нижнемъ Дунаѣ, т. е. устройства батарей и минныхъ загражденій, а, въ случаѣ благопріятныхъ обстоятельствъ, и уничтоженія непріятельскихъ судовъ посредствомъ минныхъ атакъ.

Переправа на среднемъ Дунаѣ представляла, впрочемъ, особенныя затрудненія, въ числѣ которыхъ не послѣднее мѣсто занимало сосредоточеніе на этомъ участкѣ рѣки почти всѣхъ турецкихъ броненосцевъ, вытѣсненныхъ снизу цѣлымъ рядомъ минныхъ загражденій.

Для огражденія пункта переправы отъ нападеній непріятельскихъ судовъ рѣшено было, прежде всего, поставить мины у о. Мечка (противъ д. Парапанъ) и у д. Карабіи (выше впаденія въ Дунай р. Ольты), а затѣмъ, по мѣрѣ возможности, усилить ихъ новыми линіями и такимъ образомъ еще болѣе стѣснить раіонъ крейсерства турецкой флотиліи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ приступлено было къ возведенію береговыхъ осадныхъ батарей у Журжева, Парапана, Турну-Магурелли и Карабіи.

Всѣ работы по устройству минныхъ загражденій на среднемъ Дунаѣ поручены были капитану 1-го ранга Новикову, въ распоряженіе котораго поступили суда изъ отряда гвардейскаго экипажа.

Этотъ отрядъ въ полномъ составѣ прибылъ изъ с. Парканы (на Днѣстрѣ) въ Бухарестъ 23-го мая и здѣсь раздѣлился на двѣ части:

1) 10 паровыхъ катеровъ, 8 гребныхъ судовъ и 1 водолазный ботъ, при 25 грушевидныхъ и 60 гальваническихъ минахъ, прослѣдовали подъ непосредственнымъ начальствомъ кап.-лейт. Тудера до станціи Фратешти (послѣдняя передъ Журжевомъ), откуда, избѣгая нескромныхъ взоровъ многочисленныхъ турецкихъ шпіоновъ и огня рущукскихъ батарей, свернули на проселочную дорогу и прибыли на биндюгахъ (подводахъ) въ д. Мало-де-Жосъ на берегу Дуная; 2) восемь гребныхъ судовъ и 4 десантныхъ (кожуховыхъ) бота, при 50 грушевидныхъ и 60 гальваническихъ минахъ, подъ командой лейт. Астромова, отправились въ г. Слатину (на р. Ольтѣ).

Такое раздѣленіе флотиліи имѣло цѣлью: во-первыхъ, достигнуть одновременной постановки минныхъ загражденій у Мечки и у Карабіи, что, какъ видно будетъ дальше, не удалось; и во-вторыхъ, доставить людей и средства для заготовленія и спуска въ Дунай мостовыхъ плотовъ.

Окончивъ всѣ сборы, первый отрядъ вечеромъ 7-го іюня вышелъ изъ Мало-де-Жосъ по назначенію, въ слѣдующемъ порядкѣ:

«Шутка»—лейтенантъ Скрыдловъ и инженеръ-механикъ прапорщикъ Болеславскій, «Мина»—мичманъ Персинъ и инженеръ-механикъ подпоручикъ Луговой, «Кремль»—лейтенантъ Астромовъ [1]), «Первенецъ»—мичманъ Ниловъ, «Грейгъ»—мичманъ Θеодосьевъ, «Не тронь меня»—кап.-лейт. Тудеръ, «Опытъ»—лейтенантъ баронъ Штакельбергъ, «Генералъ-Адмиралъ»—мичманъ Качаловъ, «Петръ Великій»—лейтенантъ Хвостовъ, «Варягъ»—гардемаринъ Аренсъ; капитанъ 1-го ранга Новиковъ находился на «Первенцѣ». Всѣ паровые катера, кромѣ двухъ первыхъ (быстроходныхъ), вели на буксирѣ гребныя суда съ минами и ихъ принадлежностями.

Чтобы добраться до о. Мечки, флотиліи предстояло пройти 14 верстъ по рѣкѣ Камѣ и 2 версты по Дунаю. Между тѣмъ передъ самымъ выступленіемъ ея изъ Мало-де-Жоса нанятый заблаговременно лоцманъ струсилъ и сбѣжалъ. Правда, офицерами произведено было нѣсколько предварительныхъ развѣдокъ для ознакомленія съ предстоявшимъ плаваніемъ, но ихъ было слишкомъ недостаточно и большинству командировъ фарватеръ остался совершенно незнакомъ. Это важное обстоятельство отразилось крайне неблагопріятно на исходѣ всей операціи, такъ какъ вслѣдствіе частыхъ остановокъ въ пути, отрядъ подошелъ къ назначенному мѣсту не

---

[1]) Прибылъ изъ Слатина, сдавъ команду другому офицеру.

ночью, какъ это нужно было, а совсѣмъ засвѣтло, въ ясное солнечное утро. По мѣрѣ выхода изъ Камы катера попадали подъ учащенный ружейный огонь съ возвышеннаго турецкаго берега и занимали свои мѣста по диспозиціи между о. Мечкой и полузатопленнымъ румынскимъ берегомъ. На бѣду еще, отрядъ лишился во время перехода двухъ паровыхъ катеровъ, которые должны были вернуться въ Мало-де-Жосъ для исправленій [1]), что, конечно, въ свою очередь, не могло не повліять на результатъ предпринятой операціи.

Для прикрытія нашихъ работъ отъ непріятельскихъ покушеній выслана была еще наканунѣ на о. Мечку команда 15-го стрѣлковаго баталіона и взводъ уральскихъ казаковъ, подъ начальствомъ лейтенанта Подъяпольскаго; катерамъ же «Шутка» и «Мина» Новиковъ приказалъ находиться внѣ линіи и держаться у нижней оконечности о. Мечки, въ полной готовности къ отраженію непріятельскихъ судовъ.

Обѣ эти мѣры оказались весьма полезными. Изъ Рущука появился вскорѣ турецкій колесный пароходъ и, видимо, не рѣшаясь прямо напасть на стоявшіе неподвижно и занятые своей работой катера, прошелъ сначала въ правый рукавъ Дуная. Здѣсь его встрѣтилъ Подъяпольскій дружнымъ залпомъ, заставившимъ его попятиться и заднимъ ходомъ выйти изъ-за острова. Наступилъ удобный моментъ для атаки парохода минными катерами. Къ сожалѣнію, у «Мины» испортилась машина и выручить отрядъ выпало на долю одной «Шутки».

Въ 8 часовъ утра она выскочила изъ своей засады и дала полный ходъ. Нѣсколько минутъ спустя, она подошла къ пароходу и ударила его своимъ носовымъ шестомъ близъ праваго кожуха. Взрыва однако не послѣдовало, такъ какъ проводники оказались перебитыми. Между тѣмъ положеніе беззащитной и прижимаемой теченіемъ къ пароходу «Шутки» становилось крайне опаснымъ, тѣмъ болѣе, что въ носовой части катера обнаружилась сильная течь, паръ въ котлѣ сталъ замѣтно падать, а командиръ, инженеръ-механикъ Болеславскій и бывшій охотникомъ художникъ Верещагинъ оказались ранеными. Но, наконецъ, «Шуткѣ» удалось дать ходъ и отойти отъ своего перепуганнаго врага. Пароходъ поспѣшно направился къ Рущуку, откуда между тѣмъ шелъ ему на помощь мониторъ. Дѣло могло принять для всей нашей флотиліи весьма

---

[1]) На «Грейгѣ» потекъ котелъ, а «Кремль» назначенъ былъ сопровождать поврежденный катеръ.

дурной оборотъ. Однако, и мониторъ оказался не лучше парохода и, допустивъ пробитую во многихъ мѣстахъ «Шутку» безнаказанно проскочить у него подъ носомъ, ушелъ обратно къ Рущуку.

Этимъ и закончилась собственно первая половина такъ называемаго Парапанскаго дѣла. Лихая атака лейтенанта Скрыдлова, несмотря на свою неудачу въ смыслѣ уничтоженія противника, защитила флотилію отъ нападенія турецкихъ судовъ и дала ей возможность выполнить свою опасную и трудную работу. Всего было поставлено на главномъ фарватерѣ 5 грушевидныхъ минъ. Послѣ этого отрядъ собрался у румынскаго берега для отдыха и подкрѣпленія силъ.

Время между тѣмъ шло и солнце стояло уже очень высоко, когда рѣшено было приступить къ самой опасной операціи постановки минъ по ту сторону о. Мечки. Съ этою цѣлью туда отправлены были 5 катеровъ, изъ которыхъ каждый долженъ былъ поставить одну грушевидную мину. Но турки заняли весь берегъ густою цѣпью и открыли по нашимъ шлюпкамъ такой убійственный огонь съ самой близкой дистанціи, что о загражденіи рукава при такихъ условіяхъ нечего было и думать; изъ всего отряда вошли въ рукавъ только 2 катера: «Первенецъ» и «Варягъ», причемъ первый изъ нихъ успѣлъ сбросить въ воду свою мину саженяхъ въ 50-ти отъ непріятельскаго берега и потерялъ двухъ человѣкъ ранеными. А между тѣмъ все дѣло продолжалось какихъ нибудь 10 — 15 минутъ.

Пришлось, такимъ образомъ, по неволѣ отложить эту операцію до наступленія ночи, тѣмъ болѣе, что непріятель сталъ, повидимому, готовиться къ серьезному отпору, по крайней мѣрѣ на сухомъ пути.

Въ это время изъ Парапана, отдѣленнаго отъ мѣста расположенія флотиліи 4-хъ верстнымъ болотомъ, спѣшно прибылъ генералъ М. Д. Скобелевъ, въ сопровожденіи полковниковъ Струкова и Мольскаго, капитана Сахарова и нѣсколькихъ казаковъ. Генералъ бѣжалъ по кочкамъ, поддерживаемый двумя казаками, торопясь предупредить моряковъ объ угрожавшей имъ опасности. Оказалось, что со стороны Рущука шелъ къ Мечкѣ турецкій отрядъ изъ 2-хъ баталіоновъ пѣхоты и нѣсколькихъ полевыхъ батарей, что было хорошо видно съ возвышенной парапанской батареи.

Терять времени, очевидно, не приходилось и флотилія, раздѣлившись на двѣ части, разошлась въ противоположныя стороны. Капитанъ 1-го ранга Новиковъ съ 5-ю катерами ушелъ вверхъ, для устройства загражденія у Карабіи; а капитанъ-лейтенантъ Тудеръ съ

остальными двумя—внизъ, въ Мало-де-Жосъ, для дальнѣйшихъ затѣмъ работъ у Мечки.

Гребныя суда, какъ стѣснявшія движеніе паровыхъ катеровъ, были вытащены поспѣшно на берегъ, при собственноручной помощи незабвеннаго М. Д. Скобелева и его спутниковъ. Это вниманіе и теплое участіе знаменитаго «Бѣлаго Генерала» къ морякамъ, являясь лучшимъ выразителемъ нравственнаго единенія и взаимной выручки между различными родами оружія на войнѣ, произвело самое прекрасное впечатлѣніе на всѣхъ чиновъ морского отряда.

Въ самый разгаръ этой дружной совмѣстной работы появилась на гребнѣ турецкая батарея и своими выстрѣлами уничтожила нѣсколько шестерокъ, которыхъ не успѣли еще вытащить и спрятать.

Итакъ, первая попытка заградить Дунай ниже намѣченнаго для переправы пункта оказалась не особенно удачной.

Винить въ этомъ непріятеля было-бы несправедливо, такъ какъ онъ, въ сущности, весьма вяло противодѣйствовалъ русской флотиліи и только отчасти воспользовался сдѣланными ею промахами.

Послѣдніе должны были, конечно, отразиться на безопасности переправы, что, какъ увидимъ ниже, и случилось въ дѣйствительности.

Такъ называемое Парапанское минное загражденіе должно было служить единственнымъ серьезнымъ препятствіемъ для находившихся въ Рущукѣ или ниже его турецкихъ судовъ, которыя вздумали-бы помѣшать нашей переправѣ у Зимницы. Однако съ такимъ важнымъ значеніемъ этой операціи не были достаточно сообразованы принятыя для ея осуществленія мѣры. А именно:

1) Фарватеръ отъ д. Мало-де-Жосъ до о. Мечки не былъ достаточно изслѣдованъ и обставленъ предостерегательными знаками, на что двухъ-недѣльнаго пребыванія отряда въ этомъ пунктѣ было довольно. Полагаться же на лоцмановъ въ военное время было дѣломъ, во всякомъ случаѣ, весьма рискованнымъ.

2) Незнакомство съ очень капризнымъ фарватеромъ, замаскированнымъ къ тому же сильнѣйшимъ разливомъ, повело къ чувствительнымъ задержкамъ въ пути и создало для предстоявшей операціи крайне неблагопріятную обстановку.

3) Предвидя такую перемѣну еще во время слѣдованія по р. Камѣ, нужно было отказаться на этотъ разъ отъ своего намѣренія и, вернувшись въ Мало-де-Жосъ, ожидать тамъ наступленія сумерекъ.

4) Если же начальникъ отряда рѣшилъ пренебречь измѣнившимися обстоятельствами и во что бы то ни стало осуществить свой

первоначальный планъ, то было-бы выгоднѣе начать съ болѣе опасной и трудной его части, т. е. съ загражденія ближайшаго къ турецкому берегу рукава Дуная. И во всякомъ случаѣ, эту работу необходимо было произвести тотчасъ же послѣ загражденія главнаго русла, а не терять напрасно ни одной минуты на несвоевременный отдыхъ, стоившій отряду потери двухъ человѣкъ ранеными, нѣсколькихъ разбитыхъ шлюпокъ и, самое главное, неудачнаго исхода всей операціи.

Для довершенія послѣдней пришлось впослѣдствіи употребить еще цѣлыхъ 9 дней или, вѣрнѣе, ночей, и только съ 16-го на 17-е іюня, т. уже *послѣ переправы*, это минное загражденіе было приведено въ соотвѣтствовавшій его назначенію видъ, при содѣйствіи 2-хъ паровыхъ катеровъ и 5 гребныхъ судовъ подъ начальствомъ лейтенантовъ Подъяпольскаго и Барташевича и мичмана Мельницкаго. Завѣдываніе же минной станціей возложено было на подпоручика л.-гв. сапернаго баталіона Злобина.

Послѣ двухъ-суточнаго плаванія, полнаго всякихъ тревогъ и и столкновеній съ непріятельскими судами, отрядъ Новикова благополучно прибылъ вечеромъ 10-го іюня къ острову Волчьему, противъ с. Фламунды, и расположился подъ его лѣвымъ берегомъ на отдыхъ [1]).

Оставивъ тутъ свой отрядъ и поручивъ мичману Нилову и гардемарину Аренсу атаковать всякое непріятельское судно, которое пыталось бы пройти мимо Фламунды вверхъ и могло бы такимъ образомъ помѣшать устройству верхняго миннаго загражденія, кап. 1 ранга Новиковъ съ остальными офицерами отправился въ Карабію и въ эту же ночь поставилъ тамъ первую линію минъ. Работы производились съ пяти гребныхъ судовъ, доставленныхъ сюда на подводахъ еще 6-го іюня съ Ольты мичманомъ Арцеуловымъ и закончились 12-го іюня. Всего было поставлено у Карабіи 30 минъ: 25 грушевидныхъ—въ двѣ линіи, и 5 гальваническихъ—въ одну.

Тѣмъ временемъ, 11-го іюня произошелъ у Фламунды бой между нашими катерами и турецкимъ броненосцемъ.

---

[1]) Здѣсь не лишнее будетъ указать на то, что, благодаря неизбѣжнымъ перемѣнамъ въ личномъ составѣ, находившійся въ отрядѣ инженеръ-поручикъ морск. строительной части Яблочковъ неожиданно очутился въ роли командующаго катеромъ «Генералъ-Адмиралъ», который вмѣстѣ съ «Первенцомъ» (м. Качаловъ) и «Варягомъ» (гард. Аренсъ) едва не погибъ подъ выстрѣлами турецкаго парохода 8-го іюня у о. Батина. Этотъ отважный офицеръ (братъ извѣстнаго изобрѣтателя электрической свѣчи) участвовалъ затѣмъ въ Ахалтекинской экспедиціи. Тамъ онъ получилъ георгіевскій крестъ и тамъ же нашелъ славную смерть.

Въ 5-мъ часу пополудни показалось со стороны Систова непріятельское судно. Оно шло среднимъ ходомъ почти вплотную къ правому берегу, пробираясь вверхъ. Когда оно приблизилось къ нашему отряду на 500—600 саженъ и крайнее лѣвое орудіе 15-й конной батареи, поставленное для его прикрытія, сдѣлало первый выстрѣлъ, катера выскочили изъ-за острова и бросились въ атаку.

Первымъ шелъ катеръ «Мина», подъ командой гардемарина Аренса, какъ имѣвшій, кромѣ двухъ буксирныхъ минъ, и шестовую мину.

За нимъ слѣдовалъ катеръ «Шутка», подъ командой мичмана Нилова, съ однѣми буксирными минами [1]), и, наконецъ, въ резервѣ находился катеръ «Первенецъ», подъ командой унтеръ-офицера Гурьяна Иванова, съ обыкновеннымъ шестовымъ вооруженіемъ.

«Мина», приблизившись къ непріятельскому судну настолько, что можно было ясно различать лица перепуганныхъ и суетившихся турокъ, замѣтила у него съ правой стороны какой-то подозрительный шестъ и, принявъ его за минный, немного приспустилась, чтобы нанести ударъ выше правой кормовой раковины. Въ это время катеръ успѣлъ уже получить 6 картечныхъ пробоинъ съ лѣваго борта, потерять одного человѣка раненымъ и, что самое важное, лишиться своего главнаго оружія—носовой мины. Тяжелый желѣзный шестъ съ цѣлою сѣтью добавочныхъ крѣпленій былъ сбитъ снарядомъ, рухнулъ въ воду и тотчасъ же очутился, конечно, подъ днищемъ катера. Это обстоятельство едва не погубило его и, во всякомъ случаѣ, крайне неблагопріятно отразилось на его дальнѣйшихъ маневрахъ.

Освободиться отъ этой страшной обузы, отнимавшей ходъ и поворотливость у катера, подъ сосредоточеннымъ огнемъ непріятеля было немыслимо. А между тѣмъ паръ въ котлѣ упалъ съ 160 до 24 фунтовъ и выброшенная съ лѣваго борта буксирная мина заворачивала носъ катера влѣво, ставя его поперекъ теченія. Въ такомъ состояніи катеръ «Мина» не имѣлъ уже возможности нагнать противника и долженъ былъ уступить свое мѣсто «Шуткѣ».

Мичманъ Ниловъ не заставилъ себя ждать и тотчасъ же подошелъ къ носу броненосца съ цѣлью подвести подъ него свою лѣвую буксирную мину, но, замѣтивъ и здѣсь такой же подозритель-

[1]) Потерянный въ бою 8-го іюня носовой желѣзный шестъ представлялъ настолько сложный апаратъ, что замѣнить его своими средствами не было возможности.

ный шестъ, спустился по правому борту и обрѣзалъ [1]) корму броненосца въ такомъ близкомъ разстояніи, что правая буксирная мина прошла отъ нея въ какой-нибудь сажени. Было бы, однако, совершенно безполезно взрывать ее при такихъ обстоятельствахъ, такъ какъ дѣйствительность взрыва, прежде всего достигается непосредственнымъ соприкосновеніемъ мины съ днищемъ судна, и даже взрывъ вплотную у прямостѣннаго борта или кормового подзора даетъ весьма незначительный эфектъ. Неудача же «Шутки» объясняется, главнымъ образомъ, трудностью маневрированія съ буксирными минами на такомъ сильномъ теченіи, причемъ въ данномъ случаѣ весьма неповоротливый катеръ стѣсненъ былъ еще непріятельскими минными шестами и близостью турецкаго броненосца отъ своего берега. Послѣднее обстоятельство даже едва не погубило «Шутки», такъ какъ она, не успѣвъ извернуться, съ полнаго хода вылетѣла на берегъ за кормой броненосца. И только съ большими усиліями (гв. эк. матросъ Антиповъ соскочилъ даже на турецкій берегъ, чтобы, въ помощь машинѣ, столкнуть катеръ), подъ прикрытіемъ мѣткаго ружейнаго огня съ «Мины», ей удалось сняться съ мели, послѣ чего оба катера, съ необходимыми предосторожностями, вернулись на прежнее мѣсто стоянки. Къ сожалѣнію, «Первенецъ» не поддержалъ своевременно остальныхъ катеровъ, что объясняется отчасти его сравнительной тихоходностью, отчасти же отсутствіемъ на немъ офицера.

Напуганное атакой и поврежденное нѣсколькими удачными выстрѣлами нашей батареи, турецкое судно, оказавшееся впослѣдствіи броненосной канонеркой «Подгорицей» [2]), изо всѣхъ силъ (даже паръ валилъ изъ предохранительныхъ клапановъ) спѣшило въ Никополь. При сдачѣ этой крѣпости русскимъ войскамъ 4-го іюля «Подгорица» и другая однотипная съ ней канонерка «Шкодра» попали въ наши руки и исправленныя и переименованныя въ «Никополь» и «Систово», съ большою пользою служили затѣмъ на Дунаѣ подъ русскимъ военнымъ флагомъ [3]).

---

[1]) Обрѣзать корму или носъ судна—пройти отъ него въ очень близкомъ разстояніи, вплотную.

[1]) Свѣдѣнія о ней помѣщены въ приложеніи 4-мъ.

[2]) Благодаря личному вниманію Великаго Князя Алексѣя Александровича, турецкія суда эти были въ 5-ти-недѣльный срокъ приведены въ полную боевую готовность, что потребовало не мало усилій. Лодки стояли на мели, съ обгорѣвшими палубами, пробитыми котлами и разрушенными каютами. Машины были въ довольно исправномъ видѣ, недоставало только нѣсколькихъ принадлежностей, которыя и были выписаны изъ Марселя. Работы производились машинной командой фрегата «Свѣтлана», подъ руководствомъ старш. механика поруч. Мошнина. На

Такимъ образомъ, минная атака 11-го іюня, не уничтоживъ непріятельскій броненосецъ, заставила его, однако, искать убѣжища подъ защитой никопольскихъ батарей и тѣмъ самымъ значительно облегчила нашимъ минерамъ установку минъ у Карабіи и Фламунды.

Послѣдняя операція производилась уже всѣми судами отряда, собравшимися у Фламунды 13-го іюня. Къ нимъ присоединились еще три паровые катера, доставленные сюда наканунѣ Тудеромъ на подводахъ изъ Мало-де-Жоса.

Работы начались вечеромъ 13-го іюня и окончились въ ночь съ 14-го на 15-е іюня, причемъ катера подвергались по временамъ артилерійскому и ружейному огню непріятеля, но турецкія суда, повидимому, не рѣшались ихъ тревожить. Всего было поставлено между Волчьимъ островомъ и румынскимъ берегомъ 36 гальваническихъ минъ, въ двѣ линіи, и между о. Бѣяни и турецкимъ берегомъ — 3 грушевидныхъ.

Впослѣдствіи, уже послѣ переправы, это загражденіе дополнили новымъ, состоявшимъ изъ 36 грушевидныхъ минъ и поставленнымъ ниже перваго.

Итакъ, ко времени переправы, избранный для нея участокъ Дуная былъ огражденъ съ обѣихъ сторонъ минами, но при этомъ не было принято, повидимому, во вниманіе различіе обстановки. Сверху могли угрожать переправѣ всего 6 непріятельскихъ судовъ: 3 броненосныя канонерки, 2 неброненосныя канонерки и 1 пароходъ. Изъ нихъ 2 броненосныя лодки остались между загражденіями, въ Никополѣ, а остальныя суда находились выше Карабіи. Внизу же, между Гирсовскимъ и Парапанскимъ минными загражденіями, держалась цѣлая турецкая флотилія изъ 11-ти судовъ, въ томъ числѣ 1 мониторъ, 2 броненосныя лодки, 3 неброненосныя канонерки и 5 пароходовъ. Казалось бы, что такому неравномѣрному распредѣленію морскихъ силъ непріятеля должны были бы соотвѣтствовать и направленныя противъ нихъ оборонительныя мѣры. Въ дѣйствительности же, на верху поставлено было два загражденія (у Карабіи и Фламунды) изъ 66 минъ, а внизу только одно (у Парапана), изъ вдвое меньшаго числа минъ, причемъ первыя 4 гру-

каждой лодкѣ было по два 24-хъ-фунтовыхъ нарѣзныхъ орудія (передѣланныхъ изъ гладкостѣнныхъ) въ казематѣ и по одному 3-хъ-фунтовому нарѣзному на палубѣ. Къ нимъ было теперь добавлено по четыре нашихъ 4-хъ-фунтовыхъ дальнобойныхъ орудія. Артилерію устанавливалъ корпуса морской артил. гв. эк. шт.-капит. Деряжинскій, состоявшій затѣмъ судовымъ артил. офицеромъ на лодкѣ «Никополь».

шевидныя мины были поставлены въ турецкомъ рукавѣ Дуная у Мечки только въ ночь съ 14-го на 15-е іюня, т. е. въ самый разгаръ переправы [1]). Слѣдовательно, въ самый критическій моментъ этой важнѣйшей операціи она вовсе не была обезпечена снизу отъ нападенія 11-ти турецкихъ судовъ.

Въ переправѣ нашихъ главныхъ силъ у Зимницы моряки принимали весьма дѣятельное участіе, соразмѣрное, впрочемъ, съ ихъ скудными средствами [2]).

Пароходъ «Аннета» вышелъ изъ Фламунды 15-го іюня въ 3 ч. утра, съ двумя баржами на буксирѣ. Грекъ лоцманъ, какъ и слѣдовало ожидать, бѣжалъ и кап.-лейт. Тудеру пришлось самому пробираться въ Зимницу, куда онъ прибылъ около 6-ти часовъ утра.

Пароходъ съ баржами перевозилъ въ одинъ рейсъ 2 баталіона пѣхоты; а всего 15-го іюня онъ перевезъ болѣе 20 тысячъ человѣкъ. Первое время транспортировка шла подъ огнемъ Систовской батареи, причемъ двѣ гранаты разорвались на одной изъ баржъ и зажгли ее; другая баржа тоже была пробита, а осколкомъ гранаты поврежденъ правый кожухъ парохода и контужено 3 человѣка, въ томъ числѣ шкиперъ (завѣдывающій судовымъ имуществомъ) штабсъ-капитанъ Ивановъ.

Нѣсколько позже, къ пароходу присоединились 3 паровыхъ катера. Они перевозили раненыхъ, передавали приказанія и буксировали понтоны; ночью же занимали брандвахтенные посты выше и ниже пункта переправы, оберегая ее отъ покушеній непріятельскихъ судовъ.

Такое покушеніе и произошло дѣйствительно 16-го іюня.

Едва катера вернулись на утро къ мѣсту переправы, для необходимыхъ исправленій и пополненія запасовъ, какъ изъ-за острова Вардена (верстахъ въ 6-ти ниже Зимницы) показались подозри-

---

[1]) Капитанъ 1-го ранга Новиковъ въ отчетѣ, представленномъ послѣ кампаніи въ Г. инж. упр., ошибочно утверждаетъ, что работа эта была будто бы окончена 13-го іюня (Воен.-уч. арх., № 6097). Это противорѣчитъ донесеніямъ ближайшихъ исполнителей его приказаній, лейтенантовъ Подъяпольскаго и Барташевича. («М. Сб.» 1902 г., VII «Загадочный эпизодъ»).

[2]) Первоначально сформированный въ Кишиневѣ отрядъ гв. экипажа признанъ былъ недостаточнымъ и въ подкрѣпленіе ему прислано было изъ Петербурга: 1) 27-го мая—852 н. чина и 28 офицеровъ, подъ командою фл.-адъют. капитана 1-го ранга Шмидта, и 2) 4-го іюня—остальной гв. экипажъ, 504 н. ч. и 28 офицеровъ, подъ командой ф.-а. капитана 1-го ранга Головачева. Въ составѣ послѣдняго отряда находился Великій Князь Константинъ Константиновичъ. Для сформированія этихъ отрядовъ пришлось разоружить фрегаты «Севастополь» и «Свѣтлану» и яхты гв. экипажа.

тельные дымки и поднялась тревога. Катера посланы были немедленно на встрѣчу непріятелю. Это были: «Петръ Великій» (мичманъ Ѳеодосьевъ), «Опытъ» (мичманъ Персинъ), и «Генералъ-Адмиралъ» (гардемаринъ Аренсъ). Они встрѣтили въ правомъ рукавѣ Дуная, между о. Варденомъ и турецкимъ берегомъ, колесный пароходъ и мониторъ, которые, несмотря на сильный артилерійскій и ружейный огонь, открытый съ берега нашимъ Варденскимъ отрядомъ, продолжали среднимъ ходомъ подниматься вверхъ по рѣкѣ. Внезапное же появленіе изъ-за мыса миноносныхъ катеровъ и рѣшительное наступленіе ихъ для атаки привело, очевидно, въ замѣшательство турецкихъ командировъ. Сдѣлавъ по шлюпкамъ нѣсколько безвредныхъ выстрѣловъ, непріятельскія суда повернули назадъ и вскорѣ скрылись изъ виду.

По счастью, на этотъ разъ тѣмъ дѣло и кончилось. Но, если бы турки рискнули прорваться къ мѣсту переправы, то они могли бы надѣлать намъ не мало хлопотъ. Врѣзавшись въ массу перегруженныхъ понтоновъ и прикрываясь ими отъ огня русской полевой артиллеріи, они успѣли бы вѣроятно перетопить ихъ и въ то же время перебить множество людей на обоихъ берегахъ, особенно же на низменномъ и ничѣмъ не защищенномъ румынскомъ.

Такимъ образомъ, турецкія суда могли бы или совершенно уничтожить нашу переправу и заставить насъ возобновить ее съ несравненно болѣе значительными жертвами, или же, по крайней мѣрѣ, настолько повредить ей, что непріятель успѣлъ бы собраться съ силами и сбросить въ Дунай успѣвшія переправиться черезъ него русскія войска.

Ничего нѣтъ удивительнаго поэтому, что вѣсть о появленіи «монитора» съ быстротою молніи облетѣла армію и произвела удручающее впечатлѣніе. Немедленно были приняты мѣры для отраженія непріятельскихъ судовъ, въ случаѣ прорыва ихъ къ мѣсту переправы. Независимо отъ сосредоточенныхъ для этого на румынскомъ берегу 9-ти-фунтовыхъ орудій, были, по приказанію начальника переправы ген.-маіора Рихтера, сформированы изъ командъ гв. экипажа двѣ абордажныя партіи и размѣщены на 10-ти желѣзныхъ понтонахъ. А на пароходъ «Аннету» тоже посадили особую команду матросовъ, которая вмѣстѣ съ нѣсколькими охотниками уральской казачьей сотни образовала, такъ называемую, на судахъ стрѣлковую партію. Начальство надъ всей этой импровизированной и далеко не грозной эскадрой вручено было капитану 1-го ранга флигель-адъютанту Шмидту.

Врядъ ли можно было серьезно смотрѣть на эту новую и небывалую еще армаду. А въ случаѣ столкновенія съ нею, турки развѣ лишній разъ убѣдились бы въ безпечности своихъ противниковъ, не позаботившихся снабдить свой единственный на среднемъ Дунаѣ пароходъ хотя бы какимъ-нибудь артилерійскимъ вооруженіемъ.

Этою же безпечностью, главнымъ образомъ, объясняется и самый фактъ появленія турецкихъ судовъ у Вардена. Пароходъ, по всей вѣроятности, скрывался между Парапанскимъ загражденіемъ и Зимницей. По крайней мѣрѣ, онъ ёще утромъ 15-го іюня принималъ дѣятельное участіе въ перестрѣлкѣ съ нашими войсками, о чемъ въ свое время и доносилъ командиръ Брянскаго полка. Но на такой важный фактъ не было обращено должнаго вниманія и начальство, узнавъ изъ этого донесенія, что наши артилеристы «заставили непріятельскій мониторъ отойти вглубь Варденскаго рукава», очевидно вполнѣ успокоилось и не приняло никакихъ мѣръ для разысканія и уничтоженія этого «монитора», какъ обыкновенно называли на Дунаѣ всякое военное судно.

Настоящій же мониторъ «Хизберъ» вышелъ изъ Рущука вечеромъ 15-го іюня и, пользуясь недостаточнымъ загражденіемъ праваго рукава Дуная у Мечки, пробрался черезъ него и на слѣдующій день утромъ, вмѣстѣ съ пароходомъ, появился у Вардена.

Въ первый моментъ мы были поражены этимъ сюрпризомъ, хотя казалось-бы, предвидѣть его было не трудно. А затѣмъ, когда опасность миновала, порѣшили, что ея вовсе и не было, такъ какъ весь этотъ переполохъ оказался будто-бы фальшивой тревогой [1]).

---

[1]) Интересующіеся подробностями этой странной исторіи найдутъ ихъ въ спеціальномъ изслѣдованіи моемъ, помѣщенномъ въ № 7 «Морского Сборника» 1902 года, подъ заглавіемъ «Загадочный эпизодъ послѣдней турецкой кампаніи». Дополненіемъ къ нему можетъ служить историческая справка г. А. Бѣломора («Нов. Вр.» 1902 г. № 9469), въ которой, между прочимъ, говорится слѣдующее: «Несомнѣнно, броненосецъ изъ Рущука прошелъ въ Систово и былъ у Вардена, хотя также несомнѣнно и то, что два фарватера Дуная были заграждены парапанскими минами. Къ несчастью, никто изъ ставившихъ загражденія не зналъ, что между островомъ Мечка и турецкимъ берегомъ существовалъ третій фарватеръ, прикрытый очень низменнымъ островкомъ, сливавшимся съ турецкимъ берегомъ Дуная. Фарватеръ этотъ очень узокъ и идетъ вдоль самаго берега. Можно, какъ говорится, рукой подать съ судна на берегъ, и, несмотря на это, фарватеръ довольно глубокъ. Вотъ этимъ-то фарватеромъ турецкій броненосецъ и прошелъ невредимо къ Систову, хотя ничего тамъ и не сдѣлалъ».

Это указаніе г. Бѣломора заслуживаетъ, конечно, вниманія. Фактическая сторона Варденскаго дѣла, насколько было возможно, освѣщалась и въ прежнихъ моихъ работахъ («В. Сб.» 1879 г. № 10 и «М. Сб.» 1883 г. № 12), и не

Въ тотъ же день 16-го іюня было приступлено къ наводкѣ перваго или «нижняго» моста. Матеріалы какъ для него, такъ и для устроенія впослѣдствіи «верхняго» моста заготовлялись въ Слатинѣ, спускались по р. Ольтѣ въ Дунай и проводились мимо никопольскихъ батарей къ Зимницѣ.

Сплавъ и проводка всѣхъ этихъ мостовыхъ принадлежностей возложены были на капитана 1-го ранга Новосильскаго, въ распоряженіе котораго поступили: одна рота гв. экипажа, подъ начальствомъ лейтенанта Глазенапа, и команда брон. фрегата «Севастополь», подъ начальствомъ капитанъ-лейтенанта Зубова.

Для большаго удобства и безопасности, собранные въ устьѣ Ольты понтоны и плоты были раздѣлены на нѣсколько эшелоновъ. Первый изъ нихъ, въ составѣ 100 деревянныхъ понтоновъ, вышелъ вечеромъ 14-го іюня, подъ командой Новосильскаго, находившагося вмѣстѣ съ Глазенапомъ на послѣднемъ понтонѣ. На головномъ же понтонѣ, состоявшемъ подъ командой лейтенанта Ломена, слѣдовалъ начальникъ инженеровъ генералъ-маіоръ Деппъ и командиръ 5-го сапернаго баталіона полковникъ Свищевскій. Въ Фламундѣ эшелонъ этотъ поступилъ подъ начальство Великаго Князя Алексѣя Александровича и въ слѣдующую ночь прибылъ по назначенію.

Въ ту же ночь прошелъ второй эшелонъ, подъ начальствомъ Зубова; и, наконецъ, въ ночь на 16-е число—третій эшелонъ съ мичманомъ Мельницкимъ во главѣ. Такимъ образомъ доставленъ былъ весь матеріалъ для перваго моста и 19-го іюня постройку его удалось закончить.

Вскорѣ затѣмъ началась доставка принадлежностей для второго, верхняго моста. Она продолжалась съ 25-го іюня по 6-е іюля и потребовала семь эшелоновъ. Проводка ихъ къ Зимницѣ поручена была лейтенантамъ Е. Макарову и Мякинину и мичманамъ Мартынову, Косовичу, Паулину, Мельницкому и Арцеулову и, подобно первой операціи, происходила подъ огнемъ непріятеля.

Второй мостъ былъ готовъ 28-го іюля. Послѣ постройки мостовъ, въ которой моряки принимали посильное участіе, въ ихъ дѣятельности на среднемъ Дунаѣ наступило какъ-бы нѣкоторое затишье, по крайней мѣрѣ въ смыслѣ боевомъ. Но какъ разъ именно въ это самое время на нижнемъ Дунаѣ затѣвалась весьма смѣлая и оригинальная экспедиція противъ Сулина.

такъ давно нашла себѣ новое подтвержденіе въ обстоятельной статьѣ участника г. Косенко «Бой съ броненосцемъ» («Рус. Инв.». 1902 г. № 173).

VII.

Послѣднія военно-морскія дѣйствія на Дунаѣ и тыловая служба моряковъ.

Сулинская экспедиція 26-го—28-го сентября.—Рекогносцировка.—Составъ флотиліи.—Оборона Сулина.—Планъ дѣйствій противъ Сулина.—Переходъ флотиліи.—Постановка минныхъ загражденій 27-го сентября.—Бой 27-го сентября.—Взрывъ канонерки «Сунны».—Бой 28-го сентября.—Невозможность дальнѣйшихъ рѣшительныхъ дѣйствій.—Отступленіе флотиліи.—Значеніе Сулина.—Результаты экспедиціи.—Спускъ 2-го октября брандера у Силистріи.—Участіе моряковъ въ дѣлѣ 30-го ноября близъ Мечки.—Тыловая служба моряковъ.—Батинская переправа.—Ракетные морскіе отряды въ Бѣлѣ и подъ Плевной.—Судовой и личный составъ морскихъ отрядовъ на Дунаѣ къ концу кампаніи.—Перемиріе.—Походъ гвардейскаго экипажа за Балканы.

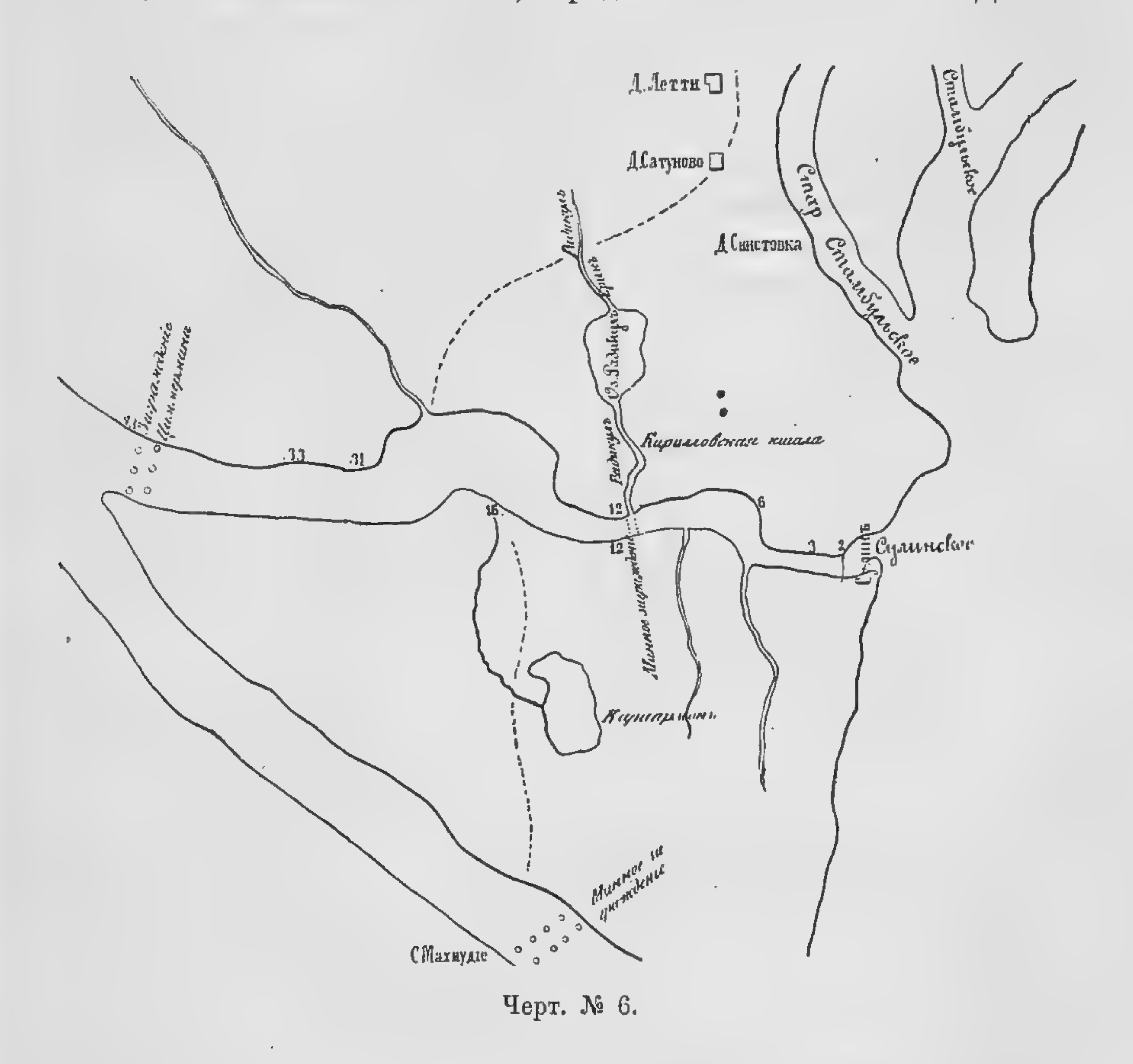
По соглашенію командующаго войсками одесскаго военнаго округа, генералъ-адъютанта Семеки, съ главнымъ командиромъ черноморскаго флота и портовъ, генералъ-адъютантомъ Аркасомъ, рѣшено было сформировать особую флотилію для совмѣстныхъ дѣйствій съ Нижне-Дунайскимъ отрядомъ ген.-лейт. Веревкина противъ Сулина. При исполненіи этой задачи предстояло много затрудненій, изъ которыхъ главными были: 1) подысканіе подходящихъ судовъ съ незначительной осадкой, допускающей проводку ихъ въ одно изъ дунайскихъ гирлъ, и 2) доставленіе туда флотиліи по Черному морю, при безусловномъ господствѣ на немъ турецкаго флота.

Такъ какъ по наведеннымъ справкамъ наименьшая глубина на барѣ Очаковскаго гирла оказалась $4^3/_4$ фута, то рѣшено было взять суда съ осадкою не болѣе 4-хъ футъ. Въ составъ флотиліи вошли: принятыя на время войны отъ русскаго общества пароходства и торговли шхуны «Лебедь» (II—4 ф. ор.) и «Утка» (I—4 ф. и I—9 ф.), и пароходъ «Опытъ» (II—4 ф.); двѣ плавучія мортирныя батареи (II—6″ морт., I—9 ф. ор. и I—скор. на каждой) и четыре миноносныхъ катера. Минный запасъ состоялъ изъ 30-ти грушевидныхъ и 20-ти гальваническихъ минъ. Начальникомъ флотиліи назначенъ былъ капитанъ-лейтенантъ Диковъ.

Для буксировки этихъ судовъ (ради сбереженія угля и выигрыша времени) и для конвоированія ихъ назначена была, по волѣ Генералъ-Адмирала, эскадра изъ обѣихъ поповокъ и четырехъ пароходовъ активной обороны, подъ флагомъ свиты Его Величества контръ-адмирала Чихачева. Во избѣжаніе всякихъ нескромныхъ толковъ, эскадра собралась на разсвѣтѣ 27-го іюля на общее ран-

деву въ 10-ти миляхъ на SSW отъ маяка Большой Фонтанъ и отсюда уже прямо отправилась по назначенію.

На другой день она благополучно прибыла къ Очаковскому гирлу, гдѣ ее встрѣтили изучившіе предварительно эту мѣстность наши штурманскіе офицеры. Подъ руководствомъ старшаго изъ нихъ, штабсъ-капитана Соина, отрядъ капитанъ-лейтенанта Дикова



Черт. № 6.

сталъ постепенно входить въ гирло и къ $12^1/_2$ часамъ пополудни успѣлъ окончить эту операцію.

Убѣдившись въ благополучномъ исходѣ ея, адмиралъ Чихачевъ съ своей эскадрой, къ которой присоединился пароходъ «Великій Князь Константинъ», поспѣшилъ въ обратный путь.

Замѣченные нашими крейсерами у Сулинскаго устья 3 броненосца не помѣшали экспедиціи.

Донося объ исполненіи возложеннаго на него порученія, адмиралъ Чихачевъ замѣчаетъ, что въ случаѣ задержки экспедиціи на однѣ сутки, она могла-бы совершенно разстроиться и стоить боль-

шихъ жертвъ, такъ какъ по возвращеніи эскадры въ Одессу разразился сильнѣйшій штормъ.

Въ половинѣ августа адмиралъ Чихачевъ прибылъ вмѣстѣ съ начальникомъ штаба одесскаго военнаго округа генералъ-маіоромъ Крживоблоцкимъ на нижній Дунай. Ознакомившись съ условіями мѣстности и силами отряда, онъ призналъ послѣднія недостаточными и обѣщалъ ходатайствовать о присылкѣ подкрѣпленій. Вполнѣ соглашаясь съ его представленіемъ, адмиралъ Аркасъ приказалъ взять у русскаго общества шхуну «Воронъ» (III—6,03) и пароходъ «Сестрицу» (II—4 ф. и 1 скор.). Оба эти судна съ тремя миноносными катерами присоединились къ отряду 6-го сентября.

По прибытіи въ Килійскій рукавъ Дуная, кап.-лейт. Диковъ расположился со своимъ отрядомъ въ протокѣ Чернява, близъ с. Переправа (на островѣ Лети), оградивъ себя снизу бономъ. Произведенная затѣмъ рекогносцировка выяснила, что турецкія суда могли угрожать отряду лишь со стороны Сулинскаго гирла (18 футъ глубины) и Георгіевскаго [1]) (6 футъ), такъ какъ остальныя были слишкомъ мелководны. Поэтому рѣшено было заградить минами оба: Сулинскій рукавъ—на 12-й милѣ, а Георгіевскій—у с. Махмудіе.

Далѣе выяснилось, что: 1) подступъ войскъ къ Сулину по берегамъ обоихъ этихъ рукавовъ, вслѣдствіе узкости прибрежной полосы и топкости грунта, невозможенъ; 2) по той же причинѣ нельзя было устроить здѣсь батареи; 3) слѣдовательно, главная роль въ предстоящихъ военныхъ дѣйствіяхъ должна принадлежать флотиліи; и, наконецъ, 4) безъ содѣйствія сухопутныхъ войскъ флотилія не въ состояніи овладѣть Сулиномъ.

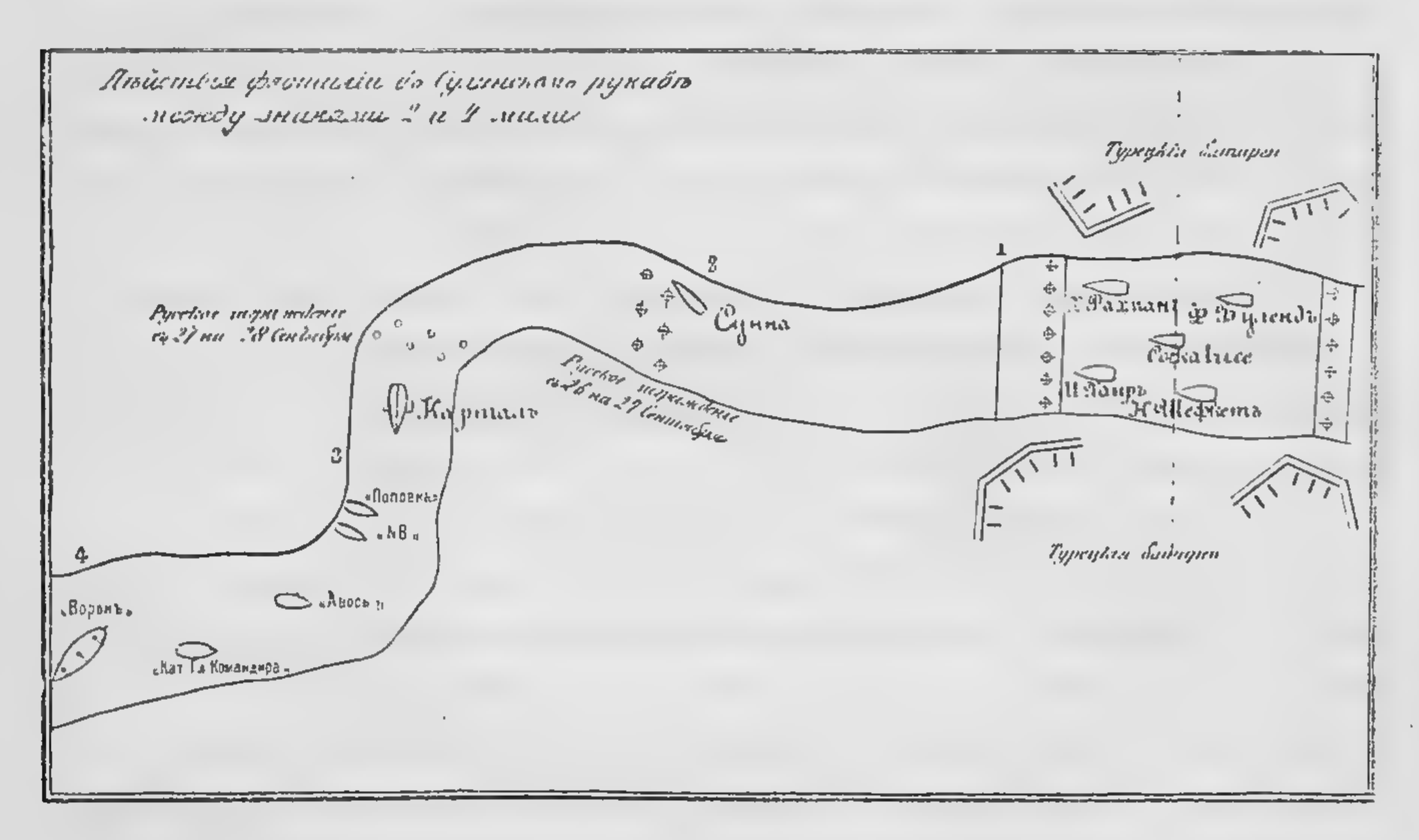
Отрядъ кап.-лейт. Дикова окончательно изготовился къ 23-му сентября и состоялъ изъ слѣдующихъ судовъ:

Шхунъ: «Воронъ» (к.-л. Юнгъ), «Утка» (к.-л. Ѳедосьевъ 1-й) и «Лебедь» (к.-л. Сѣрковъ 3-й); пловучей мортирной батареи (к.-л. Стронскій); колесныхъ пароходовъ: «Опытъ» (к.-л. Агищевъ) и «Сестрица» (к.-л. Киткинъ 2-й); катера съ поповки (л. Фридрихсъ), катера главнаго командира (л. Лощинскій), катера таможеннаго (л. Скрягинъ), катера № 8 графа Строганова—(л. Крускопфъ), катера «Свѣтлана» (м. Радецкій), катера «Лейтенантъ Пущинъ» (м. Азаровъ), катера «Вихрь» (гардем. гр. Строгановъ); 2 деревянныхъ баржъ, одной съ запасомъ пороха и снарядовъ, другой—въ качествѣ перевязочнаго пункта. При отрядѣ имѣлись и пироксилиновыя разрывныя ракеты въ количествѣ 75 штукъ.

[1]) Южнѣе Сулинскаго.

Къ тому времени Сулинъ располагалъ слѣдующими оборонительными средствами: 1) четырьмя береговыми батареями для защиты подступа къ городу со стороны моря и Дуная (около 20 орудій); 2) броненосцами «Хивзи-Рахманъ» и «Мукадемъ-Хаиръ», расположенными на якорѣ выше города; 3) охранявшимъ ихъ сверху цѣпнымъ и бревенчатымъ бономъ; 4) поставленными въ помощь ему подводными минами и камнеметными фугасами [1]); 5) броненосцами «Неджели-Шефкетъ» и «Муии-Зафръ», стоявшими ниже города [2]); и 6) такимъ-же бономъ, преграждавшимъ входъ въ устье Дуная съ моря.

Кромѣ броненосцевъ въ Сулинѣ находилось еще нѣсколько пароходовъ, подъ общимъ начальствомъ адмирала Гассана-паши, и



Черт. № 7.

англійскій стаціонеръ «Cockatrice». Послѣдній, по показаніямъ мѣстныхъ жителей, принималъ весьма дѣятельное участіе въ приготовленіяхъ къ оборонѣ и подстрекалъ турецкія власти къ сопротивленію.

Дѣло, къ тому же, усложнялось присутствіемъ въ Сулинѣ международной дунайской комисіи. Она не протестовала противъ обращенія его въ укрѣпленный пунктъ и пребыванія на его рейдѣ турецкой эскадры, а потому мы имѣли безусловное право предпринимать противъ него военныя дѣйствія. Несмотря на это, ген.-лейт.

---

[1]) Этою работою руководилъ бывшій англійскій офицеръ, лейтенантъ Сли-мэнъ.

[2]) Первый изъ этихъ броненосцевъ однотипный съ «Лютфи-Джелилъ», а остальные—съ «Фетхи-Булендъ» (см. приложеніе 4-е).

Веревкинъ счелъ своимъ долгомъ предупредить англійскаго стаціонера о грозившей ему, въ виду предположеннаго нападенія на Сулинъ, опасности. Понятно, что англійскій капитанъ тотчасъ же передалъ объ этомъ турецкимъ властямъ и... сюда явилась эскадра Гобартъ-паши изъ 9-ти броненосцевъ. Бороться съ ними намъ было не подъ силу и нападеніе на Сулинъ пришлось отложить до того времени, когда Гобартъ, усумнившись въ серьезности нашихъ намѣреній, ушелъ съ 5-ю броненосцами въ море.

Послѣ неизбѣжныхъ колебаній и измѣненій выработанъ былъ для дѣйствій флотиліи слѣдующій планъ:

Провести ее черезъ загражденіе генерала Циммермана, считавшееся, повидимому, турками непроходимымъ, въ Сулинскій рукавъ и устроить новое минное загражденіе настолько близко къ Сулину, чтобы, прикрываясь этимъ загражденіемъ отъ нападенія броненосцевъ, наши суда могли бы дѣйствовать по нимъ изъ своихъ мортиръ. Если же бомбардировкой нельзя будетъ принудить непріятеля къ оставленію города, то сухопутными войсками занять оба берега и батареи, съ находившеюся на одной изъ нихъ (по словамъ лазутчиковъ) минной станціей, а катерамъ взорвать бонъ и произвести минную атаку на рейдѣ.

23-го сентября морской отрядъ двинулся отъ д. Переправы, мимо Киліи, Измаила и Тульчи, и на слѣдующій день сталъ на якорь у входа въ Сулинскій рукавъ. 25-го сентября отрядъ безпрепятственно пробрался черезъ сильно размытое уже въ это время загражденіе Циммермана и остановился на ночь близъ знака 33-й мили. Неподалеку отъ этого мѣста катеръ «Лейтенантъ Пущинъ», высланный впередъ для рекогносцировки, съ полнаго хода ударился въ крутой берегъ и затонулъ.

26-го сентября отрядъ подвинулся къ 16-й милѣ и высадилъ здѣсь на правый берегъ роту Дорогобужскаго полка, предназначавшуюся для захвата батарей праваго берега и минной станціи съ тылу, со стороны д. Караорманъ.

Того же числа, съ наступленіемъ темноты, кап.-лейт. Диковъ приблизился со своими судами къ мѣсту загражденія 12-й мили и черезъ проходъ, очищенный сапернымъ поручикомъ Игнатьевымъ, спустился внизъ, а въ ночь на 27-го сентября поставлено было нашими катерами на 2-й милѣ 6 грушевидныхъ минъ [1]).

Ночь была такъ темна, что катера, не найдя знака 2-й мили,

[1]) Въ слѣдующую ночь это загражденіе было дополнено еще 6-ю такими же минами.

подошли слишкомъ близко къ Сулину и ихъ напесло теченіемъ на бонъ. Отойдя отъ него съ большими усиліями, они должны были затѣмъ ставить мины уже подъ картечнымъ и ружейнымъ огнемъ непріятеля.

Во время этой работы у одного изъ катеровъ лопнулъ буксиръ и плотъ съ однимъ матросомъ и двумя минами понесся внизъ по теченію. Матроса удалось спасти, а мины попали въ руки непріятеля.

Получивъ донесеніе объ окончаніи новаго загражденія, кап.-лейт. Диковъ 27-го сентября подошелъ къ 6-й милѣ и увидѣлъ, что броненосецъ «Хивзи-Рахманъ» готовится къ съемкѣ съ якоря, а на встрѣчу нашему отряду вышли изъ Сулина пароходъ «Карталъ» и канонерка «Сунна». Наша флотилія, изъ опасенія турецкихъ минъ, подвигалась медленно, имѣя впереди пароходъ «Опытъ», снабженный приспособленіемъ для взрыванія ихъ на безопасномъ для себя разстояніи.

Замѣтивъ критическое положеніе катеровъ и нашихъ охотниковъ на обоихъ берегахъ, беззащитныхъ противъ огня непріятельскихъ судовъ, кап.-лейт. Диковъ отозвалъ «Опытъ» и самъ на шхунѣ «Воронъ» пошелъ полнымъ ходомъ впередъ. За нимъ слѣдовали «Утка» и «Лебедь».

Завязалась перестрѣлка, въ началѣ которой «Карталъ» повернулъ назадъ, а глубже сидѣвшая въ водѣ «Сунна» наскочила на одну изъ недавно поставленныхъ минъ и пошла ко дну [1]). Этотъ удачный взрывъ, доказавъ дѣйствительность нашего загражденія, удержалъ непріятельскіе броненосцы отъ перехода въ наступленіе, которое при другихъ обстоятельствахъ могло кончиться для слабосильной русской флотиліи довольно печально.

Флаги съ погибшей канонерки были сняты нашими моряками [2]).

Между тѣмъ кап.-лейт. Диковъ подвинулся почти къ 3-милѣ и вступилъ въ перестрѣлку съ броненосцами «Хивзи-Рахманъ» и «Мукадемъ-Хаиръ». Возобновленная 28-го сентября, она увѣнчалась успѣхомъ: оба броненосца были значительно повреждены.

Теперь, для довершенія дѣла, предстояло разобрать собственныя минныя загражденія, уничтожить турецкія мины и боны, сбить батареи и произвести минную атаку на рейдѣ.

---

[1]) Это было небольшое судно въ 200 тоннъ, съ машиной въ 60 номинальныхъ силъ и 4-мя орудіями.

[2]) Кормовой флагъ, по Высочайшему повелѣнію, хранится въ Николаевскомъ морскомъ собраніи.

Но для такихъ рѣшительныхъ наступательныхъ дѣйствій флотилія наша не располагала достаточными средствами; а, въ то же время, устранивъ единственную грозную преграду, отдѣлявшую ее отъ турецкихъ броненосцевъ, она рисковала безъ особенной пользы погибнуть подъ ихъ ударами.

«Отъ дальнѣйшей же бомбардировки,—какъ справедливо доносилъ въ своемъ рапортѣ кап.-лейт. Диковъ, — безъ особой счастливой случайности, не было основанія ожидать рѣшительныхъ результатовъ». Къ тому же, и отъ бомбардировки пришлось отказаться, по соображеніямъ международнаго характера. Генералу Веревкину предписано было остерегаться стрѣльбы по городу и зданіямъ Дунайской комисіи и консуловъ, что при положеніи, занятомъ турецкими броненосцами, равносильно было запрещенію дѣйствовать противъ нихъ.

Очевидно, что послѣ этого ничего другого не оставалось какъ отступить, и притомъ чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше, такъ какъ это было удобнѣе всего сдѣлать подъ покровомъ одержаннаго успѣха. Съ разсвѣтомъ, 30-го сентября, флотилія покинула свою боевую позицію и отошла отъ Сулина.

Такъ закончилась эта, чрезвычайно оригинальная и поучительная, экспедиція. Правда, она не достигла цѣли, и отъ овладѣнія Сулиномъ пришлось на этотъ разъ отказаться, но и то, что было сдѣлано кап.-лейт. Диковымъ, заслуживаетъ глубокаго вниманія. Онъ употребилъ здѣсь мины загражденія, оружіе по самому существу своему чисто оборонительное, какъ средство активное: во-первыхъ, для того, чтобы запереть непріятельскій флотъ въ его собственной гавани и дѣйствовать по немъ со своихъ мелкихъ судовъ съ выгодной для себя позиціи, и во-вторыхъ—заманивъ его на загражденіе, нанести ему возможный вредъ. И то и другое удалось какъ нельзя лучше [1]).

Почти одновременно съ операціею противъ Сулина происходили дѣйствія нашихъ моряковъ близъ Силистріи. Еще въ концѣ августа генералъ-лейтенантъ Циммерманъ получилъ донесенія о предполагаемомъ намѣреніи турокъ переправиться на лѣвый берегъ Дуная, для чего они успѣли собрать у Силистріи довольно значительное количество судовъ. Истребленіе послѣднихъ при по-

[1]) 14-го января 1878 года предпринята была вторичная попытка овладѣть Сулиномъ, одновременно съ моря и съ Дуная. Но туманъ и значительная зыбь вынудили эскадру контръ-адмирала Чихачева (2 поповки, яхта «Ливадія», шхуна «Коршунъ» и 5 миноносныхъ катеровъ) поспѣшить возвращеніемъ въ Одессу.

мощи брандеровъ возложено было на лейтенанта Дубасова, которому вмѣнялось войти въ соглашеніе съ начальникомъ каларашскаго отряда, генераломъ Гершельманомъ. Но отрядъ этотъ получилъ внезапно другое назначеніе и морякамъ пришлось дѣйствовать одним.

Въ періодъ 24—27 сентября произведенъ былъ рядъ рекогносцировокъ, а 2-го октября отрядъ изъ 4-хъ судовъ и 6-ти брандеровъ [1]) поднялся по р. Борчѣ до острова Гоппо, раздѣляющаго Дунай нѣсколько ниже Силистріи на два рукава. Близъ этого острова держался подъ парами непріятельскій пароходъ. Оставлять его и построенную на островѣ батарею у себя въ тылу было бы рискованно, а потому лейтенантъ Дубасовъ попытался прогнать его при помощи брандера. Взявъ таковой на буксиръ, паровой катеръ «Птичка», на которомъ вмѣстѣ съ лейтенантомъ Дубасовымъ и другими офицерами находился мичманъ Великій Князь Константинъ Константиновичъ, подошелъ довольно близко къ мѣсту стоянки парохода около 4-хъ часовъ ночи.

Исполняя порученіе начальника отряда, Великій Князь спустилъ свой брандеръ вдоль берега о. Гоппо внизъ по теченію. Брандеръ воспламенился черезъ 5 минутъ и вызвалъ, конечно, у непріятеля большой переполохъ и довольно безтолковую на первыхъ порахъ пальбу. Вскорѣ, однако, турки стали замѣтно пристрѣливаться, а, къ тому же, за позднимъ временемъ приходилось отказаться отъ дальнѣйшей проводки брандеровъ, почему лейтенантъ Дубасовъ вернулся съ отрядомъ въ Каларашъ.

Дѣло это заслуживаетъ быть отмѣченнымъ, какъ единственная попытка въ эту кампанію употребленія брандеровъ, когда то очень популярнаго въ нашемъ флотѣ оружія.

Послѣ сдачи Плевны Сулейманъ-паша бросился 30-го ноября со всѣми своими силами на сравнительно слабый Рущукскій отрядъ. Въ помощь послѣднему, по приказанію Наслѣдника Цесаревича, были вызваны и нѣкоторыя спеціальныя части, охранявшія Батинскій мостъ (противъ румынской деревни Петрошаны), въ томъ числѣ и гвардейскій экипажъ, которому, однако, участвовать въ бою не пришлось, такъ какъ ко времени прибытія моряковъ на позиціи побѣда уже явно склонилась на сторону нашихъ войскъ. Вмѣстѣ съ

---

[1]) Это были суда различныхъ размѣровъ, осмоленныя внутри и снаружи и наполненныя щепками и стружками, пропитанными керосиномъ; на нѣкоторыхъ изъ нихъ имѣлись кромѣ того и пороховые заряды. Для воспламененія брандеровъ придуманы были офицерами особыя приспособленія.

тѣмъ приказано было бр. лодкѣ «Никополь», подъ командою лейтенанта Мякинина, съ нѣсколькими паровыми катерами подойти къ о. Мечкѣ, гдѣ были усмотрѣны турецкія суда: мониторъ и 2 парохода. Обмѣнявшись съ ними нѣсколькими пушечными и ружейными выстрѣлами съ разстоянія въ 8 кабельтовыхъ [1]) и, убѣдившись въ томъ, что непріятельская флотилія не стрѣляетъ по нашимъ войскамъ, Мякининъ повернулъ и пошелъ вверхъ, дѣйствуя изъ своихъ орудій по отступавшему уже правому флангу турокъ. Несмотря на значительную дистанцію (14 — 18 кабельтовыхъ), огонь лодки оказался достаточно мѣткимъ.

Этимъ сраженіемъ, въ которомъ участвовалъ съ нашей стороны бывшій турецкій броненосецъ, закончилась собственно боевая дѣятельность русскихъ моряковъ на Дунаѣ.

Наступило время для менѣе видной, но не менѣе тяжелой тыловой службы.

Разбросанныя по всему Дунаю, отъ Турнъ-Магурелли до Сулина, морскія команды, подъ общимъ начальствомъ свиты Его Величества контръ-адмирала Великаго Князя Алексѣя Александровича, исполняли, смотря по обстоятельствамъ, самыя разнообразныя обязанности.

Находившійся у Турнъ-Магурелли отрядъ к. л. Зубова, послѣ перевозки румынскихъ войскъ на правый берегъ Дуная, занимался доставкой провіанта и фуража подъ Плевну и къ Рахову, перевозилъ раненыхъ и вообще поддерживалъ сообщеніе. Чины этого отряда много поработали также при устройствѣ и содержаніи въ исправности Никопольскаго румынскаго моста, для котораго доставлено было изъ Одессы 50 якорей и 2,500 саженъ тросу. Брандвахтенный постъ здѣсь занимала лодка «Систовъ», подъ командой лейтенанта Ломена, съ однимъ паровымъ катеромъ.

Другая часть этого отряда состояла при зимницкихъ мостахъ и охраняла ихъ съ обѣихъ сторонъ, неся брандвахтенную службу и занимая маячные и телеграфные посты.

Отрядъ гв. экипажа к. л. Тудера содержалъ посты ниже Зимницы и поддерживалъ сообщеніе у Батина и у Мечки, а впослѣдствіи и у Рущука. Особенно важную роль играла Батинская переправа. Выстроенный здѣсь къ ноябрю мостъ предназначался для обезпеченія нашего Восточнаго отряда, получавшаго до этого продовольствіе и боевые припасы кружнымъ путемъ черезъ Зимницу.

---

[1]) Морская мѣра. Кабельтовъ=100 шестифутовымъ саженямъ.

Начальникомъ этой переправы назначенъ былъ флигель-адъютантъ капитанъ 1-го ранга Головачевъ.

Здѣсь понемногу сосредоточился весь гв. экипажъ и расположился на зимовку въ румынской деревнѣ Петрошанахъ, поступивъ въ непосредственное вѣдѣніе Наслѣдника Цесаревича.

Черноморскій отрядъ к. л. Беклешова охранялъ находившіяся въ его раіонѣ минныя загражденія и поддерживалъ правильное пароходное сообщеніе между Браиловымъ, Гирсовомъ и Черноводами. Смѣнившій капитана 2-го ранга Дикова капитанъ 1-го ранга Казнаковъ съ Нижне-дунайскимъ отрядомъ охранялъ сообщенія нашихъ войскъ отъ покушеній непріятельскихъ судовъ, которыя могли бы прорваться вверхъ по одному изъ многочисленныхъ гирлъ Дуная. Для этого часть отряда держалась въ Килійскомъ рукавѣ, близъ дер. Переправа, а другая—на мѣстѣ развѣтвленія Дуная на рукава Сулинскій и Георгіевскій. Зимовалъ отрядъ въ Тульчѣ.

Изъ состава его были выдѣлены лейтенанты Фридрихсъ и Лощинскій и отправлены съ минерами и пироксилиновыми ракетами: первый въ гор. Бѣлу, а второй подъ Плевну.

Всего къ 1-му января 1878 года на Дунаѣ у насъ было: 2 брон. лодки, 3 шхуны, 8 пароходовъ, 5 миноносокъ, 24 миноносныхъ катера, 1 канонерская лодка, 2 мортирныя пловучія батареи, 4 баржи, 9 желѣзныхъ шлюпокъ и нѣсколько гребныхъ судовъ. Во всѣхъ морскихъ отрядахъ, между которыми распредѣлены были эти суда, имѣлось 158 офицеровъ, 14 чиновниковъ, 2,422 н. чиновъ и 52 вольнонаемныхъ (машинистовъ, кочегаровъ, лоцмановъ и проч.).

10-го января 1878 года заключено было перемиріе съ турками, но вмѣстѣ съ тѣмъ отношенія наши къ Англіи настолько ухудшились, что разрывъ съ этою державою сталъ весьма вѣроятнымъ. Пришлось подумать о прегражденіи англійскому флоту входа въ Черное море, для чего необходимо было минировать Босфоръ. Въ этихъ видахъ Главнокомандующій вытребовалъ къ себѣ гв. экипажъ, который выступилъ изъ Петрошанъ 8-го февраля, подъ командою капитанъ-лейтенанта Дейбнера, въ составѣ 34 офицеровъ и 883 нижнихъ чиновъ [1]). Слѣдуя походнымъ порядкомъ къ Абланово, Обер-

---

[1]) Генералъ-адмиралъ телеграфировалъ 1-го февраля 1878 г. Главнокомандующему: «Государь приказываетъ Тебѣ передать, что Онъ желалъ бы, чтобы Гвардейскій экипажъ былъ тобою употребленъ при оборонѣ Босфора. Тебѣ предоставлено направить его или сухимъ путемъ или черезъ Одессу моремъ, если оно свободно отъ непріятеля, какъ признаешь удобнѣе». (М. арх. секр. дѣло к. м. м. № 1, регистрат.).

тенпкъ, Бѣлу, Тырновъ, Елену п Твардицу, и по желѣзной дорогѣ отъ Іени-Загры на Адріанополь, экипажъ прибылъ 28 февраля въ С. Стефано.

Отъ попытки захватить съ собой хотя бы нѣсколько штукъ грушевидныхъ минъ пришлось, изъ-за трудности доставки ихъ, отказаться.

VIII.

Характеръ борьбы на Черномъ морѣ. Оборонительныя мѣры.

Черном. театръ войны. — Севастополь, Николаевъ, Херсонъ, Днѣпр. лиманъ, Керчь, Одесса, Константинополь, Варна, Бургасъ, Синопъ и Батумъ.—Воен. значеніе Черн. моря.—Мѣры по оборонѣ Черном. побережья.—Назначеніе моряковъ на приморск. батареи.—Подраздѣленіе обороны на береговую и морскую.—Наблюд. посты.--Отрядн. начальники.—Оцѣнка прибрежн. обороны.—Недостаточность пассивн. обороны.—Суда активн. обороны.—Роль рус. общества пароходства и торговли.—Затрудненія въ комплектованіи судовъ личн. составомъ.

Въ борьбѣ Россіи съ Турціею Черное море играло всегда весьма важную роль.

Раскинувшись съ востока на западъ на 610 морскихъ миль и съ сѣвера на югъ на 330 миль, оно насчитываетъ до 3,900 верстъ береговой линіи, большая часть которой, и притомъ лучшая, уже тогда принадлежала Россіи. Въ противоположность этимъ довольно изрѣзаннымъ, густо населеннымъ и орошаемымъ многоводными рѣками берегамъ песчаное побережье Анатоліи представляетъ очень немного удобствъ для мореплаванія. Здѣсь нѣтъ почти удобныхъ гаваней и сколько нибудь значительныхъ рѣкъ. Нѣкоторыми преимуществами въ этомъ отношеніи обладаетъ лишь румелійскій берегъ.

По своей глубинѣ, хорошему грунту, малочисленности островов и отсутствію подводныхъ опасностей вдали отъ береговъ, Черное море отличается, вообще говоря, благопріятными условіями для плаванія и торговли, и представляетъ единственное въ своемъ родѣ учебное поле для военнаго флота.

Только свирѣпствующія на немъ, преимущественно въ осеннее и зимнее время, жестокія бури и, такъ называемая, *бора* (с.-в. вѣтеръ громадной силы, дующій порывами въ Новороссійскѣ и сосѣднихъ съ нимъ мѣстностяхъ) умаляютъ нѣсколько эти достоинства.

Изъ числа принадлежавшихъ Россіи прибрежныхъ пунктовъ, наиболѣе замѣчательными были: Севастополь, Николаевъ, Одесса, Керчь и Днѣпровскій лиманъ.

По своему прекрасному географическому и стратегическому положенію первое мѣсто занималъ, безъ сомнѣнія, Севастополь. Но онъ не успѣлъ еще оправиться отъ разгрома и, въ силу указанныхъ уже выше политическихъ обстоятельствъ, долженъ былъ неизбѣжно потерять всякое военное значеніе. Въ 1867 году существовавшій здѣсь со временъ Екатерины II военный портъ былъ, наконецъ, и вовсе упраздненъ, главнымъ образомъ по экономическимъ соображеніямъ. Но военныя суда по прежнему заглядывали сюда и пользовались услугами Лазаревскаго адмиралтейства, созданнаго Русскимъ обществомъ пароходства и торговли, главнымъ образомъ, впрочемъ, на казенныя средства [1]).

Такимъ образомъ, собственно военнымъ портомъ являлся въ то время одинъ только Николаевъ. Онъ не обладалъ, правда, такой превосходной бухтой, какой по справедливости могъ гордиться Севастополь, но, будучи скрытъ въ глубинѣ Бугскаго лимана и сохранивъ послѣ Крымской войны свои портовыя сооруженія, онъ могъ служить для немногочисленной черноморской флотиліи не только надежнымъ убѣжищемъ, но и ремонтной мастерской.

Николаевъ былъ главнымъ центромъ судостроительной дѣятельности на Черномъ морѣ. Остальныя, болѣе мелкія суда, строились въ Севастополѣ, а въ былое время и въ Херсонѣ. Послѣдній представлялъ важную комерческую верфь и гавань всего южнаго Приднѣпровья, откуда стекались къ морю различныя произведенія этого края.

Оба порта расположены въ глубинѣ обширнаго, но мелководнаго, Днѣпровскаго лимана, узкій входъ въ который издавна охранялся Очаковымъ и Кинбурномъ. Теперь, на развалинахъ этихъ упраздненныхъ крѣпостей предстояло соорудить временныя батареи.

Сильнѣйшею крѣпостью на Черномъ морѣ была въ это время, безъ сомнѣнія, Керчь. Благодаря своему выгодному стратегическому положенію на берегу пролива, суживающагося мѣстами до 2-хъ морскихъ миль и имѣющаго на барѣ всего 14 футъ, она представляла

---

[1]) По Высочайшему повелѣнію 24-го марта 1858 года обществу для этого предоставлено было самое мѣсто съ начатыми уже на немъ работами и разрѣшено безвозмездное пользованіе камнемъ отъ домовъ и укрѣпленій Севастополя. (М. И. Кази. «Добровольный флотъ и русское общество пароходства и торговли передъ государствомъ». Спб., 1888 г., стр. 25).

довольно сильный оплотъ противъ вторженія непріятельскаго флота въ Азовское море. При отсутствіи у насъ на Черномъ морѣ флота это было особенно важно, хотя, съ другой стороны, турецкій флотъ, пользуясь своимъ господствомъ, могъ бы, по всей вѣроятности, угрожать крѣпости съ тыла высадкой значительнаго десанта. А если бы это удалось, то непріятельская эскадра могла бы проникнуть въ Азовское море и повторить экспедицію 1855 года.

Главнымъ торговымъ центромъ являлась, конечно, богатая своей отпускной хлѣбной торговлей Одесса. Расположенная на берегу совершенно открытаго рейда и потому легко доступная для бомбардировки, она требовала весьма значительныхъ средствъ для своей обороны.

Турки имѣли на Черномъ морѣ довольно значительное количество портовъ, изъ которыхъ первое мѣсто принадлежало Константинополю. Этимъ «столица міра» обязана была прежде всего своему исключительному положенію на пути между двумя морями, а затѣмъ и усиліямъ турокъ создать изъ нея первоклассный морской арсеналъ для своего флота. Послѣдній, опираясь на эту превосходную базу, могъ быстро появиться, смотря по обстоятельствамъ, или въ Черномъ морѣ или въ Средиземномъ. Дальнѣйшими затѣмъ опорными пунктами для него могли служить: Бургасъ, Варна, Бальчикъ—на румелійскомъ берегу, и Пендераклія, Синопъ, Трапезонтъ и Батумъ—на анатолійскомъ берегу.

Варна считалась весьма сильною приморскою крѣпостью. Близость ея къ русской территоріи дѣлала ее удобною промежуточною базою для наступающаго къ сѣверу непріятельскаго флота.

Бургасъ славился обширной торговлей и занимался экспортомъ хлѣба. Синопъ и Батумъ представляли довольно хорошія якорныя стоянки; особенно Батумъ, небольшой, но глубокій рейдъ котораго удобно обстрѣливался съ командующихъ надъ нимъ съ южной стороны высотъ.

Роль Чернаго моря въ военномъ отношеніи опредѣлялась прежде всего его центральнымъ положеніемъ между обоими театрами войны и тѣми выгодами, какія отсюда вытекали для господствовавшей на этомъ морѣ стороны.

Въ кампанію 1828—1829 годовъ господство это безусловно принадлежало русскому флоту, что дало возможность нашей арміи избрать для своего наступленія наиболѣе выгодную операціонную линію черезъ нижній Дунай, на Варну и Адріанополь.

Закрѣпленное благопріятными результатами этой кампаніи, пер-

венство наше продержалось еще четверть вѣка и завершилось рѣшительной Синопской побѣдой. Но севастопольскій погромъ нанесъ такой ударъ черноморскому флоту, что возродиться ему удалось лишь тридцать лѣтъ спустя, въ царствованіе Императора Александра III.

Ко времени же послѣдней русско-турецкой войны Черное море находилось въ рукахъ турецкаго флота. Это обстоятельство должно было, конечно, крайне вредно отразиться на ходѣ всей кампаніи. Мы не только лишились упомянутыхъ выше преимуществъ, но и вынуждены были отдѣлить для обороны черноморскаго побережья цѣлыхъ два корпуса (VII и X); кавказская же армія не могла быть надежно обезпечена продовольствіемъ и постоянно страдала отъ этого.

Осень 1876 года Императоръ Александръ II проводилъ, по обыкновенію, въ Крыму и большинство Высочайшихъ повелѣній, касающихся первоначальныхъ приготовленій къ войнѣ, было подписано въ Ливадіи. Объ одномъ изъ такихъ повелѣній военный министръ телеграфировалъ 21-го сентября начальнику главнаго штаба (шифромъ) въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

«Передайте Его Высочеству Генералъ-Адмиралу: Государь Императоръ изволилъ признать необходимымъ принять неотлагательныя мѣры къ защитѣ Черноморскихъ портовъ на случай разрыва съ Турціею. Съ Высочайшаго соизволенія я вошелъ по этому предмету въ сношеніе съ генералъ-адъютантомъ *Аркасомъ*, который донесетъ Его Высочеству о распоряженіяхъ, признаваемыхъ необходимыми по морской части. Настоящія обстоятельства потребуютъ мѣръ самыхъ спѣшныхъ и рѣшительныхъ» [1]).

Мѣры эти, проектированныя главнымъ образомъ генералъ-адъютантомъ Тотлебеномъ, еще раньше обсуждались въ особомъ совѣщаніи, состоявшемъ изъ командующаго войсками Одесскаго военнаго округа, генералъ-адъютанта Семеки, главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ, генералъ-адъютанта Аркаса и директора русскаго общества пароходства и торговли, свиты Его Величества контръ-адмирала Чихачева, при участіи завѣдывавшаго минною частью черноморскаго флота, кап.-лейт. Дикова, и послужили основаніемъ для организаціи черноморской береговой обороны.

Въ общихъ чертахъ она состояла въ слѣдующемъ.

Вслѣдствіе слабости черноморскаго флота, располагавшаго

[1]) «Сб. мат. по рус.-тур. войнѣ 1877—1878 гг.», изд. В. У. К. Главн. Штаба выпускъ 17.

кромѣ двухъ поповокъ только нѣсколькими устарѣвшими военными судами и двумя десятками пароходовъ, пришлось, по необходимости, отвести первое мѣсто обезпеченію прибрежья инженерными и артилерійскими средствами. Наученные опытомъ войны 1853—1856 гг., мы на этотъ разъ отказались отъ безполезной и весьма рискованной разброски силъ по всей береговой линіи, а рѣшили сосредоточить оборону въ четырехъ важнѣйшихъ пунктахъ: Очаковѣ, Одессѣ, Севастополѣ и Керчи.

Главнымъ начальникомъ всей обороны назначенъ былъ генералъ-адъютантъ Семека, а у него въ подчиненіи состояли частные начальники въ каждомъ изъ этихъ пунктовъ: контръ-адмиралы Баженовъ [1]), Чихачевъ, Никоновъ и генералъ-маіоръ Седерхольмъ. Имъ ввѣрены были не только береговыя батареи и минныя загражденія, но и находившіяся въ портахъ суда, а также предназначенныя для обороны войска.

Для службы на морскихъ батареяхъ въ этихъ пунктахъ, за исключеніемъ Керчи, были командированы офицеры и нижніе чины изъ черноморскихъ флотскихъ экипажей. Это распоряженіе вызывалось, конечно, прежде всего, совершеннымъ незнакомствомъ сухопутныхъ артилеристовъ со своимъ будущимъ противникомъ— непріятельскимъ флотомъ. Вотъ почему въ програму артилерійской обороны, представленную генералъ-адъютанту Семекѣ 7-го апрѣля 1877 года и испещренную его замѣчаніями, включенъ былъ и слѣдующій 8-й пунктъ:

«Современное состояніе броневаго турецкаго флота. Его вооруженіе; то же англійскаго; толщина и расположеніе бортовой и палубной брони каждаго типа такихъ судовъ; углубленіе въ водѣ; скорость движенія и число орудій каждаго типа судовъ. Наружные признаки для распознаванія каждаго типа броненосныхъ судовъ на дальнія дистанціи. Рисунки красками непріятельскихъ флаговъ.

Всѣ эти свѣдѣнія можно получить отъ моряковъ; они же могутъ указать наивыгоднѣйшія позиціи, какія можетъ занять флотъ для артилерійскаго состязанія, и способъ дѣйствія при данной обстановкѣ» [2]).

Къ сожалѣнію, эта мѣра принята была слишкомъ поздно, всего за пять дней до объявленія войны, несмотря на выраженную въ первыхъ строкахъ той же *програмы* совершенно вѣрную мысль, что

---

[1]) Впослѣдствіи, заболѣвшаго Баженова замѣнилъ вице-адмиралъ Рудневъ.

[2]) «Сборникъ матеріаловъ», вып. 17.

«чтобы быть готовымъ на случай войны, необходимо еще въ мирное время *изучить* всѣ, могущія встрѣтиться, обстоятельства». А между тѣмъ, для подробнаго изученія типичныхъ представителей непріятельскаго флота, а тѣмъ болѣе, умѣнія на практикѣ пользоваться пріобрѣтенными познаніями, требуется не мало времени и труда. Конечно, въ данномъ случаѣ могли выручить сами же инструктора—моряки, но флотъ далеко не всегда имѣетъ возможность такъ щедро снабжать берегъ своимъ личнымъ составомъ.

Оборона черноморскихъ портовъ подраздѣлялась на собственно *береговую* (батареи) и *морскую* (минныя загражденія, пловучія батареи и военныя суда).

Батарей было: въ Одессѣ—13, въ Очаковѣ—7, въ Севастополѣ—9, въ Балаклавѣ—2. Свѣдѣнія о ихъ вооруженіи и другихъ элементахъ обороны помѣщены въ приложеніи 5-мъ [1]).

Морская оборона, оставаясь въ вѣдѣніи частныхъ начальниковъ, какъ было уже сказано выше, ввѣрена была, по Высочайшему повелѣнію отъ 20-го октября 1876 года, общему надзору главнаго командира черноморскаго флота, на обязанность котораго возложены были: 1) защита минныхъ загражденій, и 2) активная оборона портовъ. По этой должности генералъ-адъютантъ Аркасъ не былъ подчиненъ генералъ-адъютанту Семекѣ и лишь обязанъ былъ оказывать послѣднему самое дружеское содѣйствіе.

Нельзя сказать, чтобы дѣло выигрывало отъ такой смѣшанной организаціи и сложной системы подчиненности, но въ данномъ случаѣ это отчасти объяснялось обстоятельствами. У насъ на Черномъ морѣ почти не было флота и довѣрять поэтому всю береговую оборону исключительно морякамъ казалось неудобнымъ; а вмѣстѣ съ тѣмъ обойтись вовсе безъ ихъ помощи тоже никакъ нельзя было.

Для обезпеченія минныхъ загражденій отъ непріятельскихъ покушеній необходимо было, прежде всего, располагать достаточнымъ количествомъ мелкосидящихъ судовъ. Въ черноморскомъ флотѣ таковыхъ было немного и адмиралъ Аркасъ распорядился закупить въ октябрѣ же у Русскаго общества 12 пароходовъ [2]). Всѣ они приспособлены были кап.-лейт. Диковымъ къ новому

---

[1]) Они представлены были генералъ-адъютантомъ Семекой въ Главный Штабъ при отзывѣ отъ 27-го мая 1877 г. за № 4,968. («Сборн. матер.», вып. 17).

[2]) Каждый изъ этихъ маленькихъ пароходиковъ обошелся казнѣ отъ 14,000 до 49,000 рублей, а всѣ вмѣстѣ стоили 434,000 рублей. (Пам. книжка морск. вѣдомства 1877 года).

своему назначенію. А вскорѣ къ нимъ присоединены были 12 паровыхъ катеровъ и 2 баржи, частью изъ Балтійскаго флота, частью отъ Русскаго общества и другихъ учрежденій и частныхъ лицъ.

Вооруженная 4-хъ-фунтовыми крупповскими орудіями, 8-ми-фунтовыми каронадами, 3-хъ-фунтовыми фальконетами и минами (носовыми и буксирными шестами) [1]), вся эта флотилія была распредѣлена вмѣстѣ съ вошедшими въ составъ ея военными судами по портамъ, какъ показано для важнѣйшихъ пунктовъ въ приложеніи 5-мъ.

Въ Николаевѣ устроена была минная мастерская, а минныя загражденія доставлялись изъ складовъ военнаго вѣдомства, находившихся въ Керчи, Севастополѣ и Николаевѣ.

Техническая часть минной обороны находилась въ рукахъ саперныхъ офицеровъ и гальванерныхъ командъ, подъ общимъ руководствомъ подполковника Афанасьева. Моряки, подъ начальствомъ кап.-лейт. Дикова, содѣйствовали имъ въ постановкѣ минъ своими судовыми средствами и охраняли загражденія отъ непріятельскаго флота.

Для усиленія мѣстной обороны портовъ, по мысли генералъ-адъютанта Аркаса, сооружены были особые батарейные плоты. Они имѣли бронированные бруствера [2]), вооружены были тремя 6-ти дюйм. мортирами и двумя 24-хъ фн. пушками каждый. Два такихъ плота были установлены въ Очаковѣ, по внутреннюю сторону Кинбурнской косы, и два — въ Керчи, близъ Тузлинской косы. Но устройство плотовъ требовало слишкомъ много времени, а потому въ Одессѣ, по предложенію контр.-адмир. Чихачева, они были замѣнены шестью обыкновенными баржами, на каждую изъ которыхъ поставили по двѣ такія же мортиры. Только одна изъ этихъ баржъ была вооружена, сверхъ того, еще и двумя орудіями, 6-ти и 9-ти дюймоваго калибра.

Входы въ порты ограждались цѣпными и бревенчатыми бонами, и освѣщались электрическими фонарями.

---

[1]) Крупповскія орудія были доставлены изъ Вознесенскаго и Керченскаго складовъ военнаго вѣдомства, а карронады, фальконеты и судовыя мины—изъ складовъ морского вѣдомства.

[2]) Броня была доставлена изъ Кронштадта и имѣла толщину въ 6 дюймовъ. Плотъ въ полномъ грузу сидѣлъ не болѣе 4-хъ фут. въ водѣ. О дѣйствительности стрѣльбы съ этихъ плотовъ можно составить себѣ нѣкоторое понятіе по опыту, произведенному 12-го августа 1877 г. въ Очаковѣ. Батарейный плотъ № 2 сдѣлалъ 12 выстрѣловъ съ дистанціи 1,100 саж., причемъ 10 снарядовъ попали внутрь круга 15 саж. діаметромъ. Изъ остальныхъ одинъ далъ перелетъ въ 45 саж., другой легъ правѣе на 20 саж. (Морск. хр. войны, стр. 550).

На маякахъ: Одесскомъ, Суворовскомъ (Березанскомъ), Херсонскомъ, Тарханкутскомъ и Кызъ-Аульскомъ, учреждены были наблюдательные посты, соединенные съ общею телеграфною сѣтью и ближайшими къ нимъ портами.

Для объединенія всѣхъ разбросанныхъ по портамъ морскихъ средствъ, они были ввѣрены *отряднымъ начальникамъ*, состоявшимъ одновременно въ подчиненіи мѣстныхъ начальниковъ обороны и главнаго командира черноморскаго флота и портовъ. На эту должность назначены были: въ Одессу — капитанъ 1-го ранга Зеленый, въ Очаковъ—Дефабръ, въ Керчь — Викорстъ, и въ Севастополь — контръ-адмиралъ Попандопуло.

Къ ноябрю 1876 года береговая оборона получила уже настолько законченный видъ, что 2-го числа этого мѣсяца Гидрографическая часть черноморскаго флота получила возможность объявить офиціально о воспрещеніи судамъ входить на минированные рейды Одессы, Очакова, Севастополя и Керчи, безъ помощи брандвахтъ.

О дѣйствительности всѣхъ этихъ оборонительныхъ сооруженій судить трудно, такъ какъ они не подвергались боевому испытанію — ни на одинъ изъ упомянутыхъ портовъ не было произведено нападенія. Но уже самый фактъ этотъ является какъ бы косвеннымъ подтвержденіемъ цѣлесообразности принятыхъ мѣръ. Во всякомъ случаѣ, сдѣлано было въ этомъ отношеніи почти все, что только мы могли сдѣлать при тогдашнихъ матеріальныхъ и техническихъ средствахъ.

Однако ограничиться одной пассивной обороной, какъ бы она хороша ни была, значило безпрекословно признать турецкое господство на Черномъ морѣ и отказаться отъ попытокъ поколебать его, даже когда къ тому представлялись бы удобные случаи.

«Чѣмъ подвижнѣе обороняющійся, — говоритъ фонъ - деръ-Гольцъ, — чѣмъ менѣе остается онъ прикованнымъ къ одному мѣсту, тѣмъ онъ сильнѣе. Подвижность и дѣятельность замѣняютъ на войнѣ силу».

Такъ понимали свою задачу и черноморскіе моряки. Но перейти въ наступленіе они, за неимѣніемъ броненоснаго флота, очевидно не могли, а потому имъ пришлось на этотъ разъ прибѣгнуть къ созданію такъ называемой *активной обороны*. Для надобностей ея черноморскій флотъ и Русское общество могли доставить 15 болѣе или менѣе подходящихъ судовъ, съ ходомъ въ 12—14 узловъ.

Изъ трехъ намѣченныхъ военныхъ судовъ были приспособлены

къ крейсерской службѣ только Императорская яхта «Ливадія» и пароходъ «Эльборусъ»; пароходъ же «Эрекликъ» оставался въ распоряженіи генералъ-адъютанта Аркаса. Остальные 12 пароходовъ были взяты у Р. О. П. и Т. заимообразно, на время войны, причемъ, согласно заключенному условію, правительство могло пользоваться ими во время войны безвозмездно, гарантируя стоимость ихъ въ случаѣ гибели. Но за время пользованія ими до объявленія войны и послѣ заключенія мира оно обязывалось уплачивать обществу суточную плату, въ размѣрѣ отъ 200 до 400 рублей за каждый пароходъ. Вознагражденіе это, вмѣстѣ съ расходами на приспособленіе пароходовъ къ ихъ новому назначенію, и содержаніе ихъ ложились тяжелымъ бременемъ на государственное казначейство. Тутъ мы вдвойнѣ расплачивались: за пренебреженіе къ черноморскому флоту и за непростительныя послабленія Русскому обществу пароходства и торговли.

Объ отношеніи къ черноморскому флоту мы уже въ своемъ мѣстѣ говорили; остается сказать два слова о Русскомъ обществѣ, которому суждено было въ кампанію 1877—1878 гг. играть весьма выдающуюся роль.

Основанное вслѣдъ за окончаніемъ Крымской войны въ качествѣ государственнаго учрежденія, оно должно было служить политическимъ и торговымъ интересамъ страны, а, въ случаѣ войны, и важнымъ для флота подспорьемъ.

Для обезпеченія предпріятія и осуществленія преслѣдуемой правительствомъ задачи, оно не жалѣло для него ни денежныхъ субсидій, ни другихъ матеріальныхъ жертвъ, и, конечно, вправѣ было ожидать отъ Общества неуклоннаго слѣдованія по указанному ему пути.

Несмотря однако на офиціальный контроль (очевидно, вовсе не достигавшій своей цѣли), Русское общество обратилось въ обыкновенную акціонерную компанію, заботившуюся прежде и больше всего объ увеличеніи дивиденда.

Когда осенью 1876 года обсуждался вопросъ о перевозкѣ, въ случаѣ надобности, войскъ въ Турцію моремъ, то правленіе Общества заявило, что придется произвести особые расходы на установку цистернъ для прѣсной воды, на увеличеніе числа котловъ для варки пищи, на заготовленіе угля въ портахъ, и проч. Получивъ объ этомъ донесеніе генералъ-адъютанта Семеки, военный министръ въ отвѣтѣ своемъ отъ 18-го сентября за № 361 между прочимъ замѣчаетъ:

«Что касается до приспособленій, нужныхъ на пароходахъ для перевозки войскъ, то мнѣ кажется, что приспособленія эти должны были уже быть сдѣланы на всѣхъ судахъ общества, такъ какъ оно было даже основано именно съ тою главною цѣлью, чтобы въ случаѣ надобности замѣнить транспортныя средства флота. Благоволите переговорить объ этомъ съ контръ-адмираломъ *Чихачевымъ*, который, безъ сомнѣнія, приметъ самыя энергичныя мѣры для того, чтобы правительство не было обмануто въ своихъ расчетахъ» [1]).

На этотъ разъ морская перевозка не понадобилась, но за то ею пришлось широко воспользоваться въ 1878 и 1879 годахъ, что доставило Русскому обществу возможность получить значительные доходы.

О размѣрахъ этихъ доходовъ можно судить по цифрамъ, помѣщеннымъ въ отчетахъ общества. Оказывается, что въ 1878 году чистая прибыль составляла 4,608.076 руб., а въ 1879 году—2,699.982 руб., т. е. въ первомъ случаѣ въ три раза больше чѣмъ средняя выручка за лучшіе годы существованія общества (1875 — 1885) достигавшая 1,400.000 руб., а во второмъ—вдвое больше.

По мѣрѣ передачи пароходовъ въ морское вѣдомство, они вооружались артилеріей и минами, комплектовались военными командами и поступали подъ общее начальство главнаго командира.

Не мало затрудненій было съ личнымъ составомъ, котораго не хватало на всѣ потребности. Особенно чувствительнымъ являлся недостатокъ въ спеціалистахъ. Для увеличенія числа минеровъ устроены были на скорую руку временные классы въ Николаевѣ, Севастополѣ и Керчи, давшіе къ началу войны необходимое образованіе 35 офицерамъ и 20 нижнимъ чинамъ. Машинисты и кочегары брались по вольному найму изъ Русскаго общества; оттуда же переводились во флотъ нѣкоторые офицеры. Но всѣ эти и тому подобныя мѣры только до нѣкоторой степени пополняли недочетъ; остальное приходилось заимствовать у Балтійскаго флота.

---

[1]) Сб. матеріал. по рус. тур. войны, выпускъ 17, стр. 35.

IX.

Турецкій флотъ и русскіе пароходы активной обороны.

Бомбардировка черном. городовъ турецкимъ флотомъ.—Недѣйствительность турецкой блокады.—Рѣчн. и морск. мин. война. — Пароходъ «Великій Князь Константинъ».—Атака 1-го мая на Батумск. рейдѣ. — Атака 28-го мая на Сулинск. рейдѣ.—Поиски нашихъ крейсеровъ въ іюнѣ. — Дѣятельность турецк. флота.— Пароходъ «Веста».—Бой «Весты» съ турецкимъ броненосцемъ «Фетхи-Булендъ» 11-го іюля. Турецк. коментаріи къ реляціи командира «Весты». — Крейсерство пароходовъ «Великій Князь Константинъ» и «Эльборусъ» въ іюлѣ. — Турецк. флотъ у береговъ Абхазіи. — Сочинскій отрядъ у Гагринск. ущелья. — Помощь, оказанная 7-го августа лейт. Макаровымъ Сочинскому отряду.—Сухумская атака 12-го августа. — Неудовлетворительность буксирныхъ (крылатыхъ) минъ.— Взятіе турецк. воен. транспорта «Мерсина» 13-го декабря.—Доставка кавк. арміи продовольствія на пароходахъ акт. обороны. — Атака 16-го декабря броненосца «Махмудіе» на Батумск. рейдѣ. — Плоды дѣятельности судовъ акт. обороны.— Турецк. репрессаліи.—Минная атака 14-го января 1878 г. на Батумск. рейдѣ.— Взрывъ парохода «Интибахъ».

Между тѣмъ турецкій флотъ уже на другой день послѣ объявленія войны напалъ на пограничный постъ св. Николая и затѣмъ приступилъ къ бомбардированію Поти, Гадаутъ, Очемчиры, Сухума и другихъ прибрежныхъ пунктовъ.

Сухумъ пришлось даже уступить турецкимъ войскамъ за невозможностью защищать его подъ огнемъ непріятельскихъ броненосцевъ.

Наконецъ, 23-го апрѣля (5-го мая) 1877 года послѣдовало объявленіе Порты о блокадѣ нашихъ черноморскихъ портовъ. Въ скоромъ времени, однако, стало для всѣхъ очевиднымъ, что турки не въ состояніи будутъ сдѣлать свою блокаду дѣйствительной, безъ чего, согласно условіямъ Парижскаго трактата, она не могла быть признаваема подписавшими его державами. Одна Англія продолжала упорно признавать турецкую блокаду дѣйствительною, несмотря даже на возобновленіе сначала каботажной торговли, а затѣмъ (съ 19-го мая) и срочнаго пароходства между Одессою и Николаевымъ.

Съ появленіемъ пароходовъ активной обороны положеніе наше на Черномъ морѣ еще болѣе улучшилось.

Идея употребленія миноносныхъ шлюпокъ для нападенія на непріятельскія суда впервые осуществлена была въ междоусобную американскую войну. На Дунаѣ этотъ способъ практиковался русскими моряками, которые, пользуясь прогрессомъ минной техники, значительно его усовершенствовали. Но то, что было хорошо для рѣчной борьбы, не годилось для дѣйствій въ открытомъ морѣ, про-

типъ быстроходныхъ броненосцевъ. Минные катера и даже тогдашнія миноноски имѣли весьма незначительный ходъ и запасъ топлива и, къ тому же, не обладали необходимыми для самостоятельнаго плаванія морскими качествами, а потому нужно было придумать средство для устраненія столь важныхъ недостатковъ. Это и сдѣлалъ лейтенантъ Макаровъ.

Прибывъ осенью 1876 года въ Николаевъ, онъ предложилъ главному командиру сдѣлать на одномъ изъ судовъ такія приспособленія, посредствомъ которыхъ можно было бы переносить минные катера съ одного берега моря на другой и дѣлать съ катерами нападенія прямо на непріятельскихъ рейдахъ. Адмиралъ Аркасъ сочувственно отнесся къ проекту молодого лейтенанта и предоставилъ въ его распоряженіе пароходъ «Великій Князь Константинъ».

Онъ былъ вооруженъ буксирными и другими минными шестами, а нарѣзная артилерія его состояла изъ одной 6 - дюймовой мортиры и четырехъ 9 - фунтовыхъ орудій. Но главная боевая сила его заключалась въ четырехъ паровыхъ минныхъ катерахъ, поднимавшихся на шлюпъ-балкахъ вмѣстѣ со своими котлами и машинами, что являлось для того времени довольно смѣлымъ новаторствомъ. Кромѣ того, благодаря различнымъ остроумнымъ приспособленіямъ, можно было подымать пары на катерахъ въ какихъ - нибудь 5 минутъ [1]). Такимъ образомъ, требовалось всего 5 — 10 минутъ для того, чтобы приготовить катера къ бою. Только при такомъ условіи и можно было разсчитывать на успѣхъ при встрѣчѣ, иногда неожиданной, съ гораздо сильнѣйшимъ непріятелемъ.

18-го апрѣля 1877 года пароходъ «В. К. Константинъ» вышелъ въ море для крейсерства у кавказскаго берега, при чемъ ему разрѣшено было истреблять непріятельскія комерческія суда, снимая съ нихъ команды и сохраняя корабельныя бумаги. Во время перваго поиска лейтенантъ Макаровъ не встрѣтилъ никакихъ судовъ.

Десять дней спустя онъ вторично покинулъ Севастополь и на этотъ разъ рѣшилъ пробраться къ Батуму, до котораго было двое сутокъ ходу. Предпріятіе это являлось весьма рискованнымъ, такъ какъ на такомъ длинномъ переходѣ встрѣча съ непріятельскими броненосцами представлялась очень вѣроятною, и легко могло особенно днемъ, окончиться гибелью «Константина». Дѣйствительно, на другой же день послѣ его ухода въ Севастополь получено было извѣстіе, что навстрѣчу ему двигается эскадра изъ шести броненосцевъ.

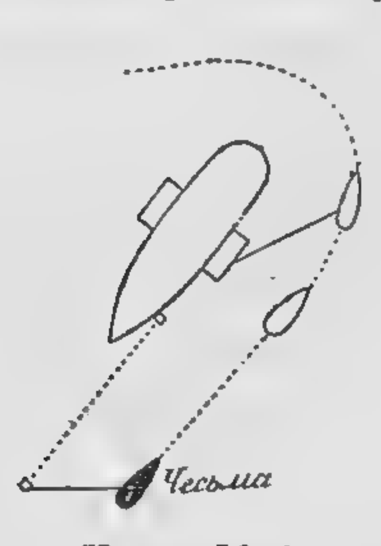
[1]) Обыкновенно на это требовалось $1^1/_2$—2 часа.

Но, по счастливой случайности, они размпнулись съ нашимъ пароходомъ, и онъ 30-го апрѣля въ 10 часовъ вечера подошелъ къ Батуму. Остановившись въ 7-ми миляхъ отъ входа на рейдъ, лейтенантъ Макаровъ спустилъ катера на воду и, сдавъ командованіе пароходомъ своему старшему офицеру, лейтенанту Давыдову, самъ принялъ начальство надъ минной флотиліей, имѣвшей слѣдующій составъ:

«Наваринъ» (лейтенантъ Макаровъ), «Чесьма» (лейтенантъ Зацаренный), «Синопъ» (лейтенантъ Писаревскій), «Минеръ» (мичманъ Подьяпольскій).

Предполагалось напасть на стоявшіе въ глубинѣ рейда броненосцы, но на пути катерамъ попался сторожевой пароходъ.

Обойти его и оставить у себя въ тылу, гдѣ онъ могъ-бы къ тому же наткнуться на ожидавшій безъ катеровъ и офицеровъ «Константинъ», было бы рискованно, а потому лейтенантъ Макаровъ отдѣлилъ лучшаго ходока «Чесьму» и приказалъ ему взорвать турецкій пароходъ. Лейтенантъ Зацаренный подвелъ свою лѣвую крылатую мину подъ лѣвый бортъ парохода и замкнулъ токъ; мина не взорвалась по причинамъ техническаго свойства. Мало того, попавъ подъ колесо парохода, она чуть не потопила катеръ и для спасенія его пришлось обрубить буксиръ, который затѣмъ попалъ въ винтъ «Чесьмы» и въ свою очередь надѣлалъ ей не мало хлопотъ.



Черт. № 8.

Въ это время къ ней подошелъ «Синопъ», но, такъ какъ пароходъ сталъ полнымъ ходомъ уходить въ глубину рейда, производя ружейные залпы и пуская ракеты, то оба катера бросились къ берегу и взяли курсъ на Поти, куда и прибыли благополучно. Остальные катера вернулись къ «Константину».

Минная атака 1-го мая представляла первый опытъ въ этомъ родѣ, а потому было бы несправедливо относиться къ нему слишкомъ строго. Оставляя поэтому въ сторонѣ различные техническіе недочеты и тактическіе промахи этого дѣла, мы позволимъ себѣ только замѣтить, что въ немъ не было достаточно единства и взаимной выручки. Этому обстоятельству обязанъ главнымъ образомъ своимъ спасеніемъ турецкій пароходъ, очутившійся въ самую критическую минуту своего маневрированія между случайно раздѣлившимися попарно катерами.

Послѣ безплодныхъ поисковъ нашихъ пароходовъ вдоль всего

турецкаго побережья, лейтенантъ Макаровъ рѣшилъ попробовать счастья на Сулинскомъ рейдѣ, гдѣ «Аргонавтъ» еще въ началѣ мая обнаружилъ присутствіе четырехъ однотрубныхъ двухмачтовыхъ турецкихъ броненосцевъ.

Получивъ инструкцію отъ адмирала Чихачева, онъ 28-го мая вышелъ изъ Одессы, имѣя на буксирѣ двѣ миноноски, вооруженныя однимъ миннымъ шестомъ каждая. Катера же имѣли попрежнему крылатыя мины. Въ 5-ти миляхъ отъ входа на Сулинскій рейдъ «В. К. Константинъ» остановился и спустилъ свои катера. Вмѣстѣ съ миноносками они составили двѣ кильватерныя колонны, при чемъ въ каждой изъ нихъ, во избѣжаніе разъединенія, суда шли другъ у друга на фалиняхъ (на буксирѣ).

Незадолго до встрѣчи съ непріятелемъ, они отдали фалиня и перестроились въ три колонны, въ такомъ порядкѣ:

Миноноска № 2 (лейт. Рождественскій), «Чесьма» (лейт. Зацаренный) и миноноска № 1 (лейт. Пущинъ)—впереди; «Наваринъ» (лейт. Вишневецкій), «Синопъ» (лейт. Писаревскій) и «Минеръ» (мичм. Нельсонъ-Гирстъ)—сзади.

На рейдѣ стояли 3 броненосца и 1 сторожевой пароходъ. Эскадра находилась подъ парами и окружена была, по требованію Гобарта-паши, бонами.



Черт. № 9.

Первымъ замѣтилъ непріятеля катеръ «Чесьма» и приготовился атаковать своей крылаткой, но буксиръ ея попалъ въ винтъ и катеръ выбылъ изъ строя.

Не дождавшись «Чесьмы», миноноска № 2 направилась къ броненосцу «Иджаліэ» и взорвала свою мину, но въ нѣкоторомъ разстояніи отъ борта, послѣ чего Рождественскій вынужденъ былъ уходить отъ преслѣдованій другого броненосца. Вскорѣ затѣмъ послѣдовалъ второй такой же неудачный взрывъ съ миноноски № 1, которая запуталась своимъ винтомъ въ тросовомъ концѣ и потерпѣла довольно серіезныя аваріи: перебило штуръ-тросъ, разбилась водомѣрная трубка, паръ наполнилъ все машинное отдѣленіе и стало заливать топку. Въ это время съ правой стороны показался другой броненосецъ и миноноска съ остановившеюся машиной очутилась въ весьма критическомъ положеніи.

Опасаясь, чтобы она не попалась въ руки непріятеля, лейтенантъ Пущинъ затопилъ ее, а самъ съ командой бросился въ воду,

облачившись предварительно въ спасательные пояса. Весь личный составъ миноноски № 1 попался въ плѣнъ.

Броненосецъ «Иджаліэ», на который произведена была атака въ ночь съ 28-го на 29-е мая, не много пострадалъ, что объясняется, конечно, недѣйствительностью взрывовъ, произведенныхъ не подъ днищемъ судна и даже не вплотную у борта, а на извѣстномъ разстояніи отъ него. Ближайшею причиною неудачи явились боны — преграда серіезная, но не непреодолимая. Справиться съ нею нашей минной флотиліи помѣшали: 1) отсутствіе общаго начальника и руководителя, 2) невыгодное сочетаніе нападающихъ судовъ, вслѣдствіе рѣзкаго различія въ ходѣ и вооруженіи миноносокъ и катеровъ, и 3) неоказаніе поддержки атакующимъ остальными тремя катерами.

Въ іюнѣ пароходы активной обороны производили неоднократно поиски у непріятельскихъ береговъ, при чемъ потопили нѣсколько комерческихъ судовъ, а «Владиміръ» захватилъ даже между Константинополемъ и Варной довольно цѣнный призъ.

Не оставался въ бездѣйствіи и турецкій флотъ, но онъ попрежнему ограничивался безплодными бомбардировками незначительныхъ прибрежныхъ пунктовъ, не отваживаясь на операціи болѣе рѣшительныя.

19-го іюля турецкая эскадра изъ 10-ти броненосцевъ показалась было въ виду Одессы и вызвала тамъ тревогу, но, не сдѣлавъ даже ни одного выстрѣла, такъ же скоро скрылась. Недѣлю спустя, четыре судна появились вблизи Севастополя и такимъ же порядкомъ удалились.

7-го іюля «Аргонавтъ» произвелъ рекогносцировку Сулина и даже обмѣнялся выстрѣлами съ находившимися тамъ броненосцами, которые затѣмъ снялись съ якоря и два часа гонялись за нимъ. А четырьмя днями позже произошелъ между пароходомъ «Вестой» и турецкимъ броненосцемъ кровавый бой, надѣлавшій въ свое время не мало сенсаціи.

«Веста» построена была еще въ 1858 году и представляла изъ себя небольшое судно въ 1,800 строевыхъ тоннъ, съ машиной въ 130 номинальныхъ силъ. На ней сдѣлали необходимыя приспособленія и поставили довольно сильную артилерію: пять 6-дюйм. мортиръ, два 9-фунт. и одно 4-фунт. орудія, двѣ скорострѣльныя пушки Энгстрема и двѣ такія же Гатлинга. Для сосредоточенной автоматической стрѣльбы имѣлся апаратъ Давыдова. Кромѣ того пароходъ и два его паровые катера вооружены были минами.

Командиромъ парохода назначенъ былъ капитанъ-лейтенантъ Барановъ, человѣкъ недюженныхъ способностей и извѣстный сторонникъ крейсеровъ. Послѣднее обстоятельство дало даже поводъ къ совершенно, впрочемъ, неосновательному обвиненію Баранова въ томъ, что онъ умышленно искалъ боя съ турецкимъ броненосцемъ для подтвержденія на дѣлѣ справедливости своихъ теоретическихъ взглядовъ [1]). Какъ увидимъ ниже, бой этотъ явился результатомъ случайной встрѣчи съ броненосцемъ и потому совершенно неожиданнымъ для командира «Весты».

На пароходѣ было 16 офицеровъ [2]) и 118 человѣкъ команды, въ томъ числѣ 30 охотниковъ.

Послѣ неудачнаго поиска къ Пендеракліи, произведеннаго совмѣстно съ «Ливадіей», «В. К. Константиномъ» и «Владиміромъ» въ первыхъ числахъ іюля, съ цѣлью уничтожить находившійся тамъ, по слухамъ, угольный складъ и транспорты, Барановъ отправился 10-го іюля въ самостоятельное крейсерство къ румелійскому берегу. Характеръ предстоявшаго крейсерства опредѣлялся данной генералъ-адъютантомъ Аркасомъ инструкціей, въ которой командиру «Весты» рекомендовалось уничтоженіе непріятельскихъ военныхъ и комерческихъ судовъ, осмотръ другихъ подозрительныхъ судовъ и испытаніе апаратовъ Давыдова, при чемъ, однако, слѣдовало избѣгать открытыхъ встрѣчъ съ броненосцами и рѣшаться на атаку боевыхъ судовъ лишь въ случаѣ увѣренности въ успѣхѣ.

Возможно, конечно, что такая осторожность начальства вызывалась нѣкоторымъ предубѣжденіемъ его къ извѣстнымъ уже теоретическимъ увлеченіямъ капитанъ-лейтенанта Баранова.

11-го іюля, въ восьмомъ часу утра, въ 35-ти миляхъ отъ Кюстенджи, идя на WSW, «Веста» замѣтила на горизонтѣ дымъ.

Барановъ рѣшилъ сблизиться съ неизвѣстнымъ судномъ и, если оно будетъ ему по силамъ, то отрѣзать его отъ берега, для чего измѣнилъ курсъ на StW. Немного времени спустя уже можно было съ достаточною ясностью разглядѣть очертанія рангоутнаго турецкаго броненосца, оказавшагося впослѣдствіи корветомъ «Фетхи-Булендъ». Турки подняли флагъ и сдѣлали выстрѣлъ. «Веста»

---

[1]) Истоминъ, значеніе подвига «Весты». («Русск. Вѣстн.» 1877 г., VIII).

[2]) Старшій офицеръ, лейтенантъ кн. Голицынъ - Головкинъ; лейтенанты: В. Перелешинъ 4-й, М. Перелешинъ, Жеребко-Ротмистренко, Кротковъ, З. Рожественскій; мичмана: Петровъ и Рогуля; артилеристы: подполковникъ Черновъ и прапорщикъ Яковлевъ; штурманъ шт.-кап. Корольковъ; инж.-мех. поручикъ Плигинскій; врачъ Франковскій; гардемарины Барковскій и Казнаковъ.

отвѣтила залпомъ изъ баковыхъ (носовыхъ) орудій и повернула назадъ, на румбъ NtO.

Несмотря на 12-узловой ходъ «Весты», броненосецъ замѣтно нагонялъ ее и своими снарядами разрушилъ капитанскій вельботъ, пробилъ верхнюю палубу, уничтожилъ одну мортиру, перебилъ всѣ проводники отъ апарата Давыдова и положилъ на мѣстѣ двухъ артилерійскихъ офицеровъ.

«Прощайте, бейте изъ правой кормовой — она наведена!» успѣлъ только крикнуть одинъ изъ нихъ, смертельно раненый подполковникъ Черновъ.

Въ довершеніе всего лопнувшая въ жилой палубѣ бомба произвела пожаръ подъ самой крюйтъ-камерой (пороховымъ погребомъ). Замѣтивъ намѣреніе непріятеля таранить «Весту», Барановъ рѣшился свалиться съ нимъ на абордажъ или взорвать его кормовыми минами. Явилось даже предположеніе объ атакѣ броненосца минными катерами, но осуществить его, вслѣдствіе крупной зыби, оказалось невозможнымъ. У иниціатора этого смѣлаго плана, миннаго офицера лейтенанта М. Перелешина, вскорѣ оторвало ногу.

Между тѣмъ, убитыхъ артилеристовъ замѣнили лейтенанты Кротковъ, вскорѣ затѣмъ раненый и опаленый, и Рожественскій. Послѣдній, наводя лично мортиры, попалъ бомбой въ башню броненосца и тѣмъ произвелъ на немъ замѣтное смятеніе. Воспользоваться имъ, однако, не удалось, за невозможностью управляться: штуръ-тросъ былъ перебитъ.

Черезъ нѣкоторое время броненосецъ сталъ замѣтно отставать и, перемѣнивъ курсъ, скоро скрылся изъ виду. Бой продолжался 5 часовъ и стоилъ намъ большихъ потерь: убитыми — 3 офицера и 9 н. чиновъ и ранеными — 4 офицера и 17 н. чиновъ. Но, по донесенію адмирала Аркаса, «начиная отъ командира и кончая послѣднимъ матросомъ всѣ покрылись славой».

Изобразивъ здѣсь дѣло 11-го іюля въ общихъ чертахъ, согласно съ подлиннымъ донесеніемъ капитанъ-лейтенанта Баранова, мы не можемъ, однако, въ интересахъ истины, умолчать о возраженіяхъ, которыя оно вызвало со стороны турецкихъ моряковъ. Въ числѣ другихъ многочисленныхъ кореспонденцій объ этомъ сраженіи, въ газетѣ «Times» отъ 3-го сентября появилось письмо начальника штаба черноморской турецкой эскадры, англичанина Монторнъ-бея, производившаго официальное дознаніе о поведеніи въ бою «Фетхи-Буленда» [1]).

[1]) М. хр. войны 1877 г. стр. 482.

«Я не могу не чувствовать необходимости,—писалъ этотъ морской офицеръ, — дополнить письмо капитана Баранова вѣрнымъ отчетомъ о дѣлѣ, хотя бы только для того, чтобы не допустить въ неспеціалистахъ-читателяхъ образованія ошибочныхъ идей о сравнительномъ могуществѣ броненосцевъ и деревянныхъ [1]) комерческихъ пароходовъ».

Возраженія Монторнъ-бея сводились къ слѣдующимъ четыремъ пунктамъ:

1) У «Фетхи-Буленда», вопреки утвержденію Баранова, на верхней палубѣ орудій вовсе не было.

2) Командиръ броненосца прекратилъ погоню, когда она стала безнадежною.

3) Потерь въ людяхъ у турокъ не было.

4) Не было также гранатъ, штуцеровъ и тому подобнаго, и «пользованіе всѣмъ этимъ происходило только въ воображеніи.

«Мнѣ приходилось слышать, — такъ заканчиваетъ свое письмо помощникъ Гобарта-паши,—что писать искусныя донесенія лучше, чѣмъ искусно выдерживать сраженія, но я сожалѣю, что документъ въ родѣ того, о которомъ теперь идетъ рѣчь, оказался подписаннымъ русскимъ морскимъ офицеромъ».

Тѣмъ не менѣе и Монторнъ-бей не рѣшился умалить храбрость командира «Весты»; не отрицали турки и того, что броненосецъ получилъ кое-какія поврежденія отъ русскихъ снарядовъ.

Не оспаривая справедливости приведенныхъ возраженій, мы ограничимся лишь замѣчаніемъ, что большинство ихъ не имѣетъ для дѣла существеннаго значенія. Такого рода ошибки и промахи всегда возможны въ разгарѣ боя. Только пунктъ второй представляетъ исключеніе: довольно мудрено согласовать съ нимъ утвержденіе Баранова, что, въ виду тяжкихъ потерь, онъ «не рѣшился энергично преслѣдовать убѣгавшаго быстроходнаго врага» [2]).

Къ сожалѣнію, дѣло это подало поводъ и къ пререканіямъ уже чисто домашняго свойства, окончившимся, къ общему соблазну, въ залахъ военно-морского суда. Ничто, однако, не могло поколебать нравственнаго значенія боя 11-го іюля: русскіе моряки исполнили свой долгъ.

На смѣну «Вестѣ» отправились изъ Севастополя въ крейсерство 19-го іюля пароходы «В. К. Константинъ» и «Эльборусъ». Пер-

---

[1]) «Веста» была желѣзная.

[2]) Рапортъ к.-л. Баранова гл. ком. черном. флота и портовъ, отъ 12-го іюля 1877 г.

вый подошелъ къ Константинопольскому проливу и сжегъ здѣсь 4 парусныхъ брига съ пшеницей и строевымъ лѣсомъ, а второй сжегъ въ морѣ парусную шкуну съ грузомъ палубныхъ досокъ. Но вскорѣ по возвращеніи «Константина» изъ этой экспедиціи, на его долю выпало осуществленіе болѣе важной съ военной точки зрѣнія задачи.

Въ прежнія войны съ Турціей ей всегда оказывала немалыя услуги Абхазія. И теперь турки рѣшили воспользоваться ею, какъ удобною базою для дѣйствій во флангъ нашей кавказской арміи. Съ этою цѣлью къ абхазскимъ берегамъ отправлена была еще въ началѣ войны особая эскадра Ахметъ-паши, которая послѣ бомбардировки Гадаута и Бомборъ высадила здѣсь 1,000 чел. горцевъ. Отрядъ этотъ былъ усиленъ новымъ десантомъ въ 1,500 чел., высаженнымъ въ Очемчирахъ 1-го мая. Русскій гарнизонъ вынужденъ былъ покинуть Сухумъ и отступить, но кружнымъ путемъ, такъ какъ дорога внутрь страны на Цебельду обстрѣливалась броненосцами. Въ іюнѣ въ рукахъ турокъ находилась узкая полоса берега между Гадаутомъ и Адлеромъ. Для нападенія на нихъ съ сѣвера сформированъ былъ въ Сочи особый отрядъ полковника Шелковникова. Онъ подошелъ 3-го августа къАграмъ, но дальше двигаться не могъ, такъ какъ путь лежалъ вдоль берега, по узкой тропинкѣ, обстрѣливаемой находившимся здѣсь броненосцемъ «Ассари-Шефкетъ». Начальникъ отряда обратился по телеграфу въ Севастополь за помощью, и ночью 6-го августа «В. К. Константинъ» держался уже у Гагръ, спустивъ свои катера для нападенія на броненосецъ, котораго они, однако, за темнотою и туманомъ, не могли найти.

Между тѣмъ полк. Шелковниковъ рѣшилъ попытать счастья и въ ту же ночь, выбивъ засѣвшихъ въ развалинахъ Гагринскаго укрѣпленія горцевъ, къ разсвѣту былъ уже внѣ выстрѣловъ не достаточно бдительнаго броненосца. Но вторая колонна Сочинскаго отряда, подъ командой кн. Аргутинскаго, съ артилеріей и тяжестями подошедшая въ это время къ ущелью, не могла рѣшиться на такой рискованный прорывъ. Такимъ образомъ отрядъ оказался разрѣзаннымъ на двѣ части.

Чтобы выручить его изъ бѣды, лейтенантъ Макаровъ рѣшился во что бы то ни стало отвлечь вниманіе броненосца на себя. Разсчитывая на свое предполагаемое преимущество въ ходѣ, «Константинъ» съ разсвѣтомъ 7-го августа смѣло направился къ броненосцу. Турки не устояли отъ соблазна овладѣть уже пользовав-

шимся нѣкоторою извѣстностью русскимъ пароходомъ и, забывъ о колоннѣ Аргутинскаго и о своемъ назначенiи, пустились въ погоню. Лейтенантъ Макаровъ, уменьшая по временамъ умышленно ходъ, искусно ее поддерживалъ цѣлыхъ 2¹/₂ часа.

Наконецъ, налетѣвшiй внезапно шквалъ съ дождемъ разлучилъ противниковъ и «Ассари-Шефкетъ», потерявъ изъ виду добычу, вернулся на свой постъ. Но уже было поздно: кн. Аргутинскiй успѣлъ соединиться съ Шелковниковымъ.

Не довольствуясь результатами столь удачно произведенной диверсiи, лейтенантъ Макаровъ задумалъ возможно шире воспользоваться успѣхомъ и нанести своему сконфуженному противнику болѣе тяжкiй ударъ. Въ этихъ видахъ и произведена была въ ночь на 12-е августа минная атака на Сухумскомъ рейдѣ, гдѣ въ числѣ другихъ судовъ находился и «Ассари-Шефкетъ».

Миляхъ въ 6-ти отъ Сухума катера были спущены и въ строѣ двухъ колоннъ направились къ этому броненосцу, стоявшему ближе другихъ и занятому принятiемъ съ берега десанта. Въ моментъ полнаго луннаго затмѣнiя (2 ч. 45 м.) катера находились уже на рейдѣ, ярко освѣщенномъ пожаромъ въ городѣ и разведеннымъ на берегу костромъ.



Черт. № 10.

Атаку начали катера лѣвой колонны: «Синопъ» (Писаревскiй) и «Наваринъ» (Вишневецкiй), взорвавшiе свои правыя крылатыя мины у праваго же борта «Ассари-Шефкета».

Вслѣдъ за ними взорвалъ такимъ же образомъ, но въ нѣкоторомъ разстоянiи отъ борта, свою мину «Минеръ» (Нельсонъ-Гирстъ), «Чесьма» же (Зацаренный), запутавъ свой минный буксиръ въ обломкахъ разбитаго трапа, вынужденъ былъ обрубить его и дальнѣйшаго участiя въ дѣлѣ не принималъ. Первый моментъ атаки осложнился столкновенiемъ «Синопа» съ державшимся у борта броненосца турецкимъ катеромъ, при чемъ произошла рукопашная схватка на веслахъ и крючкахъ.

Броненосецъ «Ассари-Шефкетъ» не былъ потопленъ и получилъ настолько легкiя поврежденiя, что уже 20-го августа могъ отправиться въ Константинополь.

Неудача объясняется опять-таки характеромъ взрывовъ и слишкомъ значительнымъ углубленiемъ минъ. Да и турки, видимо, ожидали нападенiя и готовились къ нему.

Эта атака еще разъ подтвердила, между прочимъ, неудовлетво-

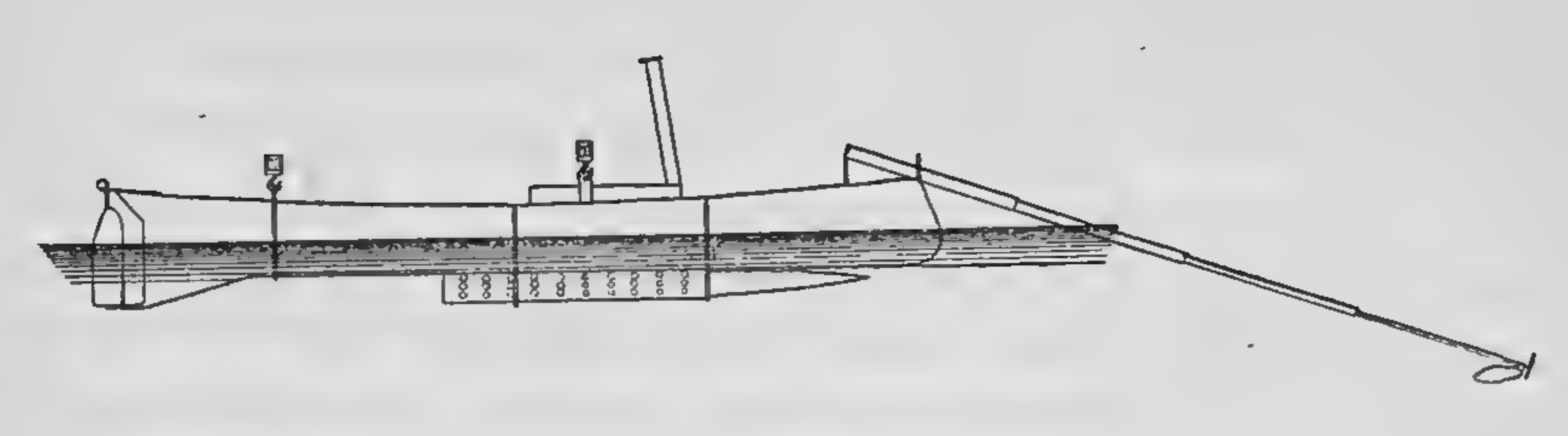
рительность буксирныхъ крылатыхъ минъ, выяснивъ ихъ важнѣйшіе недостатки: 1) значительную трудность маневрированія и подведенія мины подъ днище непріятельскаго судна, и 2) запутываніе минъ и буксировъ въ обломкахъ послѣ перваго взрыва. На будущее время рѣшено было замѣнить ихъ самодвижущимися минами Уайтхеда, которыми удалось съ этою цѣлью воспользоваться однако лишь въ декабрѣ. Въ этомъ же мѣсяцѣ, но нѣсколько раньше, произошло еще и другое выдающееся событіе.

Флигель-адъютантъ капитанъ 2-го ранга Барановъ, крейсируя вблизи Анатолійскаго берега на пароходѣ «Россія», 13-го декабря близъ Пендеракліи усмотрѣлъ на горизонтѣ пароходъ безъ флага. Заставивъ его нѣсколькими выстрѣлами остановиться, Барановъ послалъ для его осмотра лейтенанта Зарина съ небольшимъ конвоемъ и, убѣдившись въ принадлежности парохода туркамъ, овладѣлъ имъ какъ законнымъ призомъ. Это былъ купленный у французовъ и проданный затѣмъ пароходному обществу «Максусе» пакетъ-ботъ «Мерсина», поддерживавшій почтовое сообщеніе между Константинополемъ и Батумомъ. Вооруженъ онъ былъ двумя небольшими орудіями, а команда его состояла изъ 2 офицеровъ и 23 нижнихъ чиновъ. Но въ этотъ рейсъ онъ перевозилъ 1 баталіонъ низама при 1 штабъ-офицерѣ и 21 оберъ-офицерѣ, и 1 таборъ новобранцевъ, преимущественно баши-бузуковъ и черкесовъ, а всего около 800 чел., да еще 48 пасажировъ. На транспортѣ имѣлось нѣкоторое количество провіанта и денегъ, а въ числѣ кореспонденціи оказалась весьма важная переписка Мухтара-паши. Такимъ образомъ, доставленный на буксирѣ у «Россіи» призъ представлялъ значительную цѣнность.

Къ этому времени пароходы «В. К. Константинъ» и «Владиміръ» едва успѣли докончить свою мирную, но не менѣе важную дѣятельность по снабженію кавказской арміи продовольствіемъ. Принявъ въ Керчи и Новороссійскѣ до 5,200 четвертей провіанта и фуража, они съ большими затрудненіями и опасностью доставили все это количество въ Сочи и Туапсе. Весьма рискованная при господствѣ непріятельскаго флота на морѣ операція эта потребовала двѣ недѣли времени и совершилась вполнѣ благополучно.

Впрочемъ, это былъ уже не первый случай транспортной службы нашихъ пароходовъ. Они неоднократно и съ большимъ успѣхомъ перевозили, по просьбѣ сухопутныхъ начальниковъ, какъ различные грузы, такъ и больныхъ и раненыхъ.

Сдавъ свой грузъ въ Сочи 14-го декабря, лейтенантъ Макаровъ



Черт. № 11.

отправился къ Поти, гдѣ узналъ о нахожденіи въ Батумѣ турецкихъ броненосцевъ. Подойдя къ этому городу вечеромъ 15-го декабря, онъ въ одной милѣ отъ берега спустилъ катера:

«Чесьма» (Зацаренный и охотникомъ минный офицеръ м. Залѣскій).

«Синопъ» (л. Щешинскій, охотникомъ гардемар. Твердомедовъ и вольнонаемный механикъ Красноштановъ).

«Сухумъ-Кале» (Нельсонъ-Гирстъ и охотникомъ штурманъ Максимовичъ).

«Наваринъ» (Вишневецкій и охотникомъ дворянинъ Бѣляковъ).

Первые два катера имѣли по одной минѣ Уайтхеда: «Чесьма»—подъ килемъ (черт. 11), и «Синопъ»—на особомъ плотикѣ. Остальные вооружены были попрежнему крылатками.

Ночь была темная. Для нападенія избранъ былъ ближайшій броненосецъ «Махмудіэ», оказавшійся адмиральскимъ.

Въ первомъ часу ночи «Чесьма», а затѣмъ «Синопъ» послѣдовательно спустили свои мины, цѣлясь на середину броненосца. Поднялась тревога и пальба. Броненосецъ однако не пострадалъ: первая мина, задѣвъ вѣроятно цѣпные швартовы, отбила свою зарядную камеру, взорвавшуюся затѣмъ при ударѣ о грунтъ, остальной корпусъ мины выскочилъ на берегъ; вторая же мина, не встрѣтивъ на своемъ пути никакихъ препятствій, выскочила на берегъ цѣликомъ.

Не нужно забывать однако, что это былъ первый опытъ употребленія въ бою новаго и весьма своеобразнаго оружія, съ которымъ и въ мирное-то время не успѣли еще какъ слѣдуетъ ознакомиться. Къ тому же, по собраннымъ справкамъ, непріятельскія суда стояли въ эту ночь кормою къ берегу и носомъ къ серединѣ рейда, что, благодаря царившей вокругъ темнотѣ, и ввело въ заблужденіе нашихъ офицеровъ [1]).

---

[1]) Здѣсь кстати будетъ указать на невольно бросающееся въ глаза обиліе въ этой экспедиціи такъ называемыхъ «охотниковъ», въ томъ числѣ даже и не

Всѣ эти атаки и поиски нашихъ пароходовъ активной обороны не столько наносили ущербъ интересамъ непріятеля, сколько раздражали турецкихъ моряковъ, держа ихъ все время въ самомъ угнетенномъ и напряженномъ состояніи духа. Трудно было мириться съ такимъ положеніемъ господствующей на театрѣ войны морской силѣ! И вотъ броненосная эскадра, подъ флагомъ Монторнъ-бея, предприняла рядъ бомбардировокъ беззащитныхъ городовъ.

30-го декабря она подошла къ Евпаторіи и выпустила по ней 135 снарядовъ, 1-го января 1878 года сдѣлано было по Θеодосіи 152 выстрѣла, а на другой день подверглась той же участи Анапа. Въ результатѣ оказалось нѣсколько разрушенныхъ домовъ, да нѣсколько человѣкъ убитыхъ и раненыхъ. Броненосцамъ не удалось даже овладѣть двумя стоявшими на евпаторійскомъ рейдѣ комерческими судами, благодаря мѣткому огню нашихъ полевыхъ орудій.

Немного славы и выгодъ пріобрѣлъ этой прогулкой турецкій флотъ, какъ не старались англійскія газеты, чтобы доказать противное. Между тѣмъ, едва эскадра вернулась къ своимъ портамъ, какъ пароходы «Россія», «Владиміръ» и «Веста» вышли въ море для крейсерства у румелійскихъ береговъ.

Для облегченія имъ обычныхъ въ такихъ случаяхъ операцій, пароходъ «В. К. Константинъ» отправился 10-го января, ради диверсіи, къ кавказскому берегу. Узнавъ въ Поти, что на батумскомъ рейдѣ стоитъ эскадра Гобарта-паши, лейтенантъ Макаровъ рѣшилъ напасть на нее, и въ ночь съ 13-го на 14-е января, не доходя 4—5 миль до этого порта, спустилъ на воду «Чесьму» (Зацаренный) и «Синопъ» (Щешинскій), подчинивъ ихъ первому изъ командировъ. Лунный свѣтъ, отражавшійся отъ покрытыхъ снѣгомъ горъ, хорошо освѣщалъ рейдъ, на которомъ не трудно было различить 7 судовъ, стоявшихъ какъ и прежде ошвартовавшись кормою къ берегу. Правѣе маяка, на сторожевомъ посту, держался подъ парами большой двухмачтовый пароходъ. Катера подошли къ нему незамѣченными саженъ на 30 — 40 и одновременно выпустили свои мины. Обѣ онѣ взорвались удачно и черезъ 1—2 минуты пароходъ «Интибахъ» исчезъ подъ водой почти со всей своей командой.

Этимъ блестящимъ финаломъ и завершились военно-морскія операціи на Черномъ морѣ.

военныхъ. Обременяя безъ всякой необходимости и безъ того перегруженные катера, они не могли не стѣснять командировъ въ критическія минуты боя.

X.

Вопросъ о загражденіи Босфора.

Перемиріе 19-го января 1878 года. — Политическія осложненія. — Опасенія разрыва съ Англіей и Турціей.—Входъ англійской эскадры въ Мраморное море.— Прибытіе главной квартиры въ С.-Стефано.—Мѣры для обороны черноморскихъ портовъ. — О загражденіи Босфора. — Укрѣпленія Босфора.—Значеніе амбаркаціоннаго пункта для успѣшности загражденія Босфора. — Загражденіе Босфора съ берега.—Роль Турціи и турецкаго флота въ вопросѣ о загражденіи Босфора.— Отношеніе новаго главнокомандующаго графа Тотлебена къ вопросу о загражденіи Босфора.—М. Д. Скобелевъ—начальникъ авангарда для занятія пролива.

Военныя дѣйствія закончились перемиріемъ, заключеннымъ 19-го января 1878г. Но политическая борьба длилась еще весьма долгое время.

Турція, подстрекаемая Англіею, затягивала до безконечности переговоры о мирѣ и опасность разрыва съ одной изъ этихъ державъ или съ обѣими вмѣстѣ становилась для насъ весьма вѣроятною.

Еще 18-го января кн. Горчаковъ увѣдомилъ главнокомандующаго о вмѣшательствѣ англійскаго правительства въ наши переговоры съ Портой и о намѣреніи его послать эскадру въ Дарданеллы, для охраны, будто бы, британскихъ подданныхъ въ Константинополѣ. Объ этомъ было заявлено въ парламентѣ и сообщено всѣмъ великимъ державамъ. А 29-го января уже сама Порта извѣстила главнокомандующаго о попыткѣ англичанъ пройти черезъ проливъ и о своемъ отказѣ въ пропускѣ. Должно быть, однако, протестъ Порты не отличался особой внушительностью [1]), такъ какъ англійская эскадра изъ 4-хъ броненосцевъ и 1 парохода, подъ командой адмирала Горнби, 3-го февраля вошла въ Мраморное море и стала на якорь у Принцевыхъ острововъ.

Здѣсь не лишнимъ будетъ напомнить, что еще задолго до войны, лѣтомъ 1876 г., когда въ Средиземномъ морѣ сосредоточился до-

---

[1]) Для характеристики поведенія Турціи въ этомъ дѣлѣ можетъ служить слѣдующее офиціальное сообщеніе Саида турецкимъ министрамъ, отъ 11-го сентября 1877 г.: «Такъ какъ Галиполи совершенно открытъ съ сухого пути, то, если непріятель овладѣетъ проливами, помощь, которую какое-либо государство захотѣло бы оказать Турціи, пользуясь морскимъ путемъ, сдѣлается невозможною. На этомъ основаніи, необходимо немедленно возвести тамъ укрѣпленія, чтобы русскіе, отъ чего Боже упаси, не могли овладѣть Галиполи, такъ какъ въ такомъ случаѣ мы потеряемъ и столицу». (Сб. турецк. докум. «Зубдетуль-Хакаикъ», стр. 38).

вольно значительный международный флотъ, та же Англія весьма ревниво охраняла неприкосновенность проливовъ [1]).

Это не помѣшало ей, однако, два года спустя, переступить заповѣдную грань, когда захватъ русскими войсками Константинополя представился ей не только возможнымъ, но и вполнѣ естественнымъ [2]).

Чтобы парализовать этотъ рѣшительный и вѣрный ходъ англійской политики, главная квартира русской арміи заняла «предмѣстіе Константинополя»—С.-Стефано. Но это фиктивное «предмѣстіе» слишкомъ далеко отстояло отъ стѣнъ города и по своему стратегическому значенію ни въ какомъ случаѣ не могло служить намъ компенсаціей за утерянные проливы. По собственному признанію главнокомандующаго, наше военное положеніе послѣ занятія Адріанополя, т. е. въ январѣ 1878 года, «вполнѣ благопріятствовало захвату Галиполи, Царьграда и обоихъ проливовъ, дабы имѣть ихъ въ нашихъ рукахъ, какъ цѣнный залогъ при могущихъ возникнуть политическихъ усложненіяхъ» [3]). Но тогда мы не были расположены къ такимъ рѣшительнымъ мѣрамъ, а послѣ было уже поздно.

Любопытнѣе всего, что наша дипломатія поспѣшила даже обмѣняться съ Англіею обязательствами не занимать Галиполи и не дѣйствовать противъ него. Какъ будто мыслимо было ставить въ этомъ вопросѣ обѣ державы на одну доску!

Какъ бы то ни было, фактъ совершился и теперь оставалось

---

[1]) Н. К. Гирсъ писалъ по этому поводу управляющему морскимъ министерствомъ 7-го іюня 1876 г. за № 1564: «Англійское правительство, отправивъ значительныя морскія силы въ турецкія воды, снабдило начальниковъ этихъ силъ надлежащими инструкціями относительно точнаго соблюденія условія трактата, заключеннаго 5-ю державами 3-го іюля 1841 года, о воспрещеніи входа иностраннымъ военнымъ судамъ въ Босфоръ и Дарданеллы, подтвержденнаго въ трактатахъ 1856 года и 1874 г.», и проч. Вслѣдствіе ходатайства англійскаго правительства, такой же инструкціей снабженъ былъ и адмиралъ Бутаковъ. (М. арх. секр. дѣло к. м. м. № 38, распор. отд.).

[2]) Какъ оцѣнивали англичане значеніе Константинополя и проливовъ для Россіи, можно видѣть изъ передовой статьи газеты «Standart» 20-го апр. 1877 г.

«Никакая великая держава не согласилась бы смиренно на такое заключеніе, если бы только она видѣла впереди основательную надежду вырвать изъ рукъ врага ключи проходовъ, черезъ которые только одни она можетъ вступить въ сношеніе съ внѣшнимъ міромъ».

«...пока Константинополь остается въ рукахъ турокъ, морское величіе Россіи будетъ продолжать находиться въ зачаточномъ, искалѣченномъ видѣ; приближеніе Россіи къ Константинополю будетъ предвѣщать для Англіи или непрерывную опасность и безконечные расходы, или же, въ весьма близкомъ будущемъ отчаянную борьбу».

[3]) Особое прилож. къ описанію войны 1877—1878 гг., вып. II.

лишь напречь всѣ усилія, чтобы не допустить прорыва англійскаго флота въ Черное море и повторенія Крымской катастрофы.

Нужно было позаботиться прежде всего о загражденіи минами Босфора и черноморскихъ портовъ: Бургаса, Варны, Бальчика, Кюстенджи, Сулина и проч. Само собой разумѣется, что загражденіе Босфора представлялось дѣломъ первостепенной важности, какъ по своему стратегическому значенію, такъ и по трудности выполненія.

Отвѣтственная задача эта возложена была на генералъ-адъютанта, вице-адмирала А. А. Попова. Въ распоряженіе его назначены были пароходы «Вел. Кн. Константинъ» и «Веста», а помощникомъ—капитанъ 2-го ранга Верховскій [1]). Поповъ прибылъ со своимъ временнымъ штабомъ 14-го февраля въ С.-Стефано и со свойственной ему энергіей тотчасъ же принялся за дѣло.

При общей длинѣ въ 16 морскихъ миль, ширинѣ отъ 2 миль до 3 кабельтовыхъ и глубинѣ по серединѣ въ 25 — 55 морскихъ саженъ, Босфоръ представляетъ весьма извилистый каналъ, плаваніе по которому еще затрудняется весьма капризнымъ теченіемъ: верхнимъ—изъ Чернаго моря въ Мраморное и нижнимъ — обратнымъ. Скорость его около 4-хъ морскихъ миль въ часъ, а мѣстами, какъ напримѣръ у Арнаутъ-Кіоя (такъ называемое «Шайтанъ-Акынты», т. е. чортово теченіе), она достигаетъ даже 6-ти миль. Грунтъ разнообразный, но преобладаетъ илъ, песокъ и глина, мѣстами съ ракушкой.

Проливъ съ давнихъ поръ защищался значительнымъ количествомъ фортовъ и батарей, расположенныхъ на обоихъ его берегахъ. Правда, многіе изъ нихъ ко времени войны значительно уже устарѣли, но рядомъ съ ними возникали новые. Такъ, напримѣръ, въ Румили-Хисаръ (на европейскомъ берегу) возведена была, судя по описаніямъ, земляная батарея на двѣнадцать 10-дюймовыхъ орудій Армстронга, поставленныхъ въ амбразурахъ и съ траверсами; на томъ же мыскѣ установлено было еще шесть 12-дюймовыхъ такихъ же орудій барбетныхъ, по два орудія на каждомъ фасѣ. Батарея снабжена была бруствером толщиной 36 и высотой (надъ уровнемъ моря) 40 футъ.

Принимая во вниманіе различныя мѣстныя условія, адмиралъ Поповъ пришелъ къ заключенію о необходимости располагать для загражденія Босфора 240 сфероконическими и 80 гальваническими

---

[1]) Суда и офицеры впослѣдствіи мѣнялись. Такъ, напр., «Весту» замѣнилъ «Владиміръ»; въ концѣ марта отправленъ былъ въ С.-Стефано кап. 2 ранга Диковъ съ мин. грузомъ и т. д.

минами [1]), для которыхъ требовалось 780 пудовъ пироксилину и весьма значительное количество проволочнаго троса, такъ какъ обыкновенный не годился на такомъ сильномъ теченіи и большой глубинѣ [2]). Миннаго запаса не было, и ничего другого не оставалось, какъ таскать мины изъ поставленныхъ загражденій въ черноморскихъ портахъ, утѣшая себя тѣмъ соображеніемъ, что надежная защита Босфора сдѣлаетъ послѣднія совершенно излишними. Конечно, въ случаѣ прорыва англійскаго флота въ Черное море или возобновленія враждебныхъ дѣйствій со стороны турецкаго флота, наши порты очутились бы въ довольно незавидномъ положеніи, но теперь некогда было объ этомъ думать. Съ пироксилиномъ дѣло обстояло не лучше и его приходилось спѣшно выписывать кружнымъ путемъ изъ Германіи, а пока что, разряжать мины балтійской обороны и отправлять полученный такимъ путемъ пироксилинъ въ Черное море [3]).

«Въ день моего пріѣзда въ главную квартиру,—писалъ адмиралъ Поповъ 18-го февраля адмиралу Лесовскому,—въ здѣшнихъ газетахъ была воспроизведена рѣчь кн. Бисмарка, въ которой онъ весьма сильно выражается относительно занятія нами проливовъ. Рѣчь эта произвела весьма большое впечатлѣніе на начальника штаба и послужила главнымъ аргументомъ противу немедленнаго занятія нашими войсками верхней части Босфора и загражденія его минами» [4]).

«Я уже доносилъ вашему превосходительству,—читаемъ мы въ слѣдующемъ письмѣ адмирала отъ 24-го февраля,—что по пріѣздѣ моемъ въ главную квартиру, идея загражденія Босфора минами не была встрѣчена полнымъ сочувствіемъ со стороны начальника штаба на томъ основаніи, что предпринимаемыя для этого мѣры могутъ помѣшать успѣшному окончанію мирныхъ переговоровъ. Заключеніе мира повидимому утвердило Его Высочество въ мнѣніи, что минное загражденіе вовсе ненадобно» [5]).

---

[1]) Таковъ былъ предварительный разсчетъ кап. 2-го ранга Верховскаго. Но уже 6-го марта адмиралъ Поповъ, имѣя 100 сферок. минъ, просилъ о доставкѣ ему еще 300 штукъ, на что послѣдовало и согласіе главнокомандующаго. Аркасъ же, въ январѣ, находилъ достаточнымъ и сотню.

[2]) Въ январѣ 1878 г. кронштадтскому канатному заводу заказано было 5,000 саж. проволочнаго троса, а всего заготовлено было впослѣдствіи около 17,000 саж.

[3]) Туда отправлено было изъ Петербурга въ январѣ 40 сферок. минъ, 400 запаловъ и 200 пудовъ пироксилина. А 16-го февр. Лесовскій уже телеграфировалъ Аркасу: «Здѣсь пироксилина болѣе нѣтъ; сдѣлайте что возможно». (М. арх. секр. дѣло к. м. м. № 1, регистр.).

[4]) М. арх. секр. дѣлъ канц. морск. мин., регистр., № 1.

[5]) Ib.

А между тѣмъ, съ момента подписанія С.-Стефанскаго трактата, вопросъ о загражденіи Босфора, превратившись изъ русско-турецкаго въ общеевропейскій, значительно осложнился.

Переставъ пользоваться симпатіями главной квартиры, онъ сталъ въ то же время замѣтно привлекать къ себѣ вниманіе нашего правительства. «Ты уже знаешь,—написалъ Государь 3-го марта на докладѣ генералъ-адмирала,—что загражденіе Босфора я считаю *необходимымъ* и потому одобряю всѣ мѣры, предложенныя Поповымъ» [1]).

А три дня спустя, генералъ-адъютантъ Лесовскій, по Высочайшему повелѣнію, уже запросилъ Попова, можетъ ли онъ съ имѣющимися у него средствами приступить къ загражденію Босфора, на что получилъ слѣдующій отвѣтъ: «Готово восемьдесятъ минъ, но это слишкомъ мало; ожидаю изъ Севастополя пироксилинъ для двухсотъ. Обстоятельства не дозволяютъ судамъ стоять въ Буюкдере; главнокомандующій приказалъ держать въ Царьградѣ» [2]).

Неблагопріятныя обстоятельства эти заключались въ новой и весьма чувствительной неудачѣ, испытанной русской дипломатіей въ переговорахъ съ Портою объ амбаркаціи нашихъ войскъ въ Буюкдере. Правда, отъ предположенной въ половинѣ марта отправки войскъ въ Россію все равно пришлось на время отказаться, въ виду различныхъ политическихъ осложненій, но Буюкдере могъ быть намъ весьма полезенъ и въ другомъ отношеніи. По справедливому замѣчанію адмирала Попова, посадка войскъ въ этомъ пунктѣ (хотя бы только для виду) дала бы имъ *благовидный предлогъ для владѣнія верхнею частью Босфора*, что при тогдашнихъ условіяхъ явилось бы весьма цѣннымъ залогомъ успѣшности всей операціи по загражденію пролива [3]).

Послѣ обычныхъ проволочекъ, Турція, ссылаясь на угрозы Англіи занять своей эскадрой Босфоръ въ случаѣ посадки тамъ русскихъ войскъ, 6-го марта категорически отказала въ разрѣшеніи воспользоваться для этого Буюкдере.

«Запугали они бѣдныхъ турокъ страшно»,—писалъ главно-

---

[1]) М. арх. секр. дѣло, канц. морск. мин., № 1, регистр.

[2]) Ib.

[3]) М. арх. секр. д. к. м. м. № 1, регистр. зап. Попова, предст. главнокомандующему 26-го февр. 1878 г. Въ ней адмиралъ мотивируетъ свое предложеніе еще и тѣмъ соображеніемъ, что, благодаря посадкѣ въ Буюкдере, мы избѣжали бы движенія войскъ мимо столицы и получили бы такимъ образомъ возможность оказать уваженіе къ національному чувству турокъ. Но, какъ мы видѣли, сами турки меньше всего объ этомъ заботились.

командующій Государю 16-го марта,—«такъ что, несмотря на то, что они и насъ боятся, все-таки страхъ отъ Англіи преобладаетъ» [1]).

При разработкѣ всевозможныхъ проектовъ и комбинацій, касающихся загражденія Босфора, возникъ, между прочимъ весьма интересный вопросъ по международному праву: можемъ ли мы, въ случаѣ войны съ Англіей и нейтралитета Турціи, воспользоваться 24-часовой стоянкой въ портахъ послѣдней, дозволяемой трактатами, для того, «чтобы набросать минъ въ Босфорѣ?» Ставя этотъ вопросъ управляющему морскимъ министерствомъ, адм. Поповъ добавляетъ: «Если война случится внезапно, то я, конечно, не затруднюсь отдать по этому предмету самыя положительныя наставленія, но, если есть еще время, то покорнѣйше прошу немедленно увѣдомить меня по телеграфу о вашемъ рѣшеніи этого вопроса».

«Воспользоваться 24-часовымъ срокомъ такъ, какъ вы предполагаете»,—послѣдовалъ отвѣтъ,—«Генералъ-Адмиралъ не считаетъ возможнымъ допустить. Но рѣшеніе этого вопроса зависитъ для васъ единственно отъ Главнокомандующаго».

Главнокомандующій разрѣшилъ: «24-часовой срокъ по международному праву употребить на загражденіе» [2]).

Вмѣстѣ съ тѣмъ, справедливо опасаясь помѣхи со стороны англійскаго флота постановкѣ минъ съ нашихъ судовъ, адм. Поповъ 18-го марта представилъ главнокомандующему подробныя соображенія объ устройствѣ загражденія *съ берега*, подъ прикрытіемъ осадной артилеріи и при помощи тѣхъ перевозочныхъ средствъ, которыми удастся завладѣть войскамъ на мѣстахъ ихъ расположенія въ моментъ разрыва. Обѣ поповки еще раньше получили приказаніе быть въ полной готовности явиться въ Босфоръ по первому требованію.

Мины къ этому времени были готовы и ихъ имѣлось достаточное количество [3]). Предположенія адмирала Попова удостоились одобренія главнокомандующаго и Государя, но къ исполненію ихъ безъ приказанія не разрѣшалось приступать даже въ концѣ марта [4]). А время между тѣмъ шло, съ каждымъ днемъ росли препятствія и дѣло до нельзя усложнялось. «Резюмируя все сказанное»,—писалъ

---

[1]) Особ. прилож. къ «Сб. матер. по исторіи войны», вып. III.

[2]) М. арх. секр. д. к. м. м. № 1, регистр.

[3]) Особ. приб. къ «Описанію исторіи войны», вып. II, всепод. донес. главнокомандующаго отъ 21-го марта 1878 г.

[4]) Телегр. упр. м. м. адмиралу Попову отъ 28-го марта № 65 (М. арх. секр. д. к. м. м. № 1, регистр.).

главнокомандующій во всеподданнѣйшемъ донесеніи своемъ отъ 21-го марта,—«я могу обрисовать положеніе такъ:

Занятіе европейскаго берега Босфора почти обезпечено. Быстрое занятіе его можетъ совершиться только полевыми войсками и полевыми орудіями. . . . .

Привозка моремъ и постановка на берегу орудій большого калибра подвержена сомнѣнію. Привозка таковыхъ орудій сухимъ путемъ еще болѣе затруднительна.

На загражденіе пролива минами, несмотря на всѣ наши усилія, вполнѣ разсчитывать нельзя.

На связанное съ этимъ утвержденіе на азіатскомъ берегу слѣдуетъ еще менѣе разсчитывать.

Въ случаѣ разрыва съ Англіей нельзя считать Турцію нашею союзницей. Она по всей вѣроятности будетъ нейтральною» [1]).

Успѣхъ загражденія, такимъ образомъ, зависѣлъ, прежде всего, отъ того, удастся ли его сдѣлать до прибытія англійскихъ броненосцевъ, подъ огнемъ которыхъ производить работы было бы, по справедливому замѣчанію Великаго Князя, немыслимо. По примѣрному разсчету, сдѣланному 28-го марта генералъ-адъютантомъ Лесовскимъ для доклада Государю, англійскому флоту потребовалось бы около 20-ти часовъ для нефорсированнаго перехода при благопріятныхъ обстоятельствахъ изъ Безика въ Терапію [2]). Для надежнаго загражденія Босфора, т. е. такой установки минъ, которая бы гарантировала ихъ дѣйствительность, этого было слишкомъ недостаточно. Къ тому же не надо забывать, что стоявшій у Принцевыхъ острововъ авангардъ англійской эскадры могъ явиться къ мѣсту дѣйствія всего черезъ какихъ-нибудь 3—4 часа.

Съ другой стороны, въ вопросѣ о загражденіи Босфора должна была играть первостепенную роль Турція. Но она продолжала по прежнему вести свою двойную игру и столковаться съ нею не было, очевидно, никакой возможности. Не входя въ разборъ производившихся по этому поводу дипломатическихъ сношеній, мы отмѣтимъ лишь значеніе турецкаго флота въ предстоявшемъ намъ важномъ дѣлѣ. Еще въ телеграмѣ своей къ главнокомандующему, отъ 18-го марта, Государь приказалъ потребовать отъ Порты категорическаго отвѣта: какъ она намѣрена дѣйствовать въ случаѣ разрыва нашего съ Англіей.

---

[1]) Особ. приб. къ «Описанію войны», вып. II.

[2]) Безикъ—Дарданеллы=24 мили, Дарданеллы=33 м., Дарданеллы—Константинополь=114 м., Константинополь—Терапія=10 м. Всего около 181 м. мили (М. арх. секр. д. к. м. м. № 1, регистр.).

Союзъ или нейтралитетъ? Въ обоихъ случаяхъ рекомендовалось потребовать отъ Турціи немедленной передачи въ наши руки укрѣпленій Босфора, по крайней мѣрѣ на европейскомъ берегу. Въ качествѣ союзниковъ, турки должны были бы, конечно, помогать намъ, для чего необходимо было войти съ ними въ соглашеніе относительно распредѣленія ихъ военныхъ и морскихъ силъ. Въ случаѣ же нейтралитета, ихъ слѣдовало заставить «разоружить остающіяся въ Черномъ морѣ суда и поставить ихъ въ тѣ порты, которые нами будутъ указаны, и воспретить своимъ подданнымъ всякое участіе во враждебныхъ дѣйствіяхъ» [1]).

Но на заключеніе союза съ Турціею давно уже не было никакой надежды, а на нейтралитетъ ея разсчитывать тоже не много имѣлось основаній. Слѣдовательно, разрывъ съ Англіей повлекъ бы за собой, по всей вѣроятности, и разрывъ съ Турціею. А какую роль сыгралъ бы тогда турецкій флотъ? Къ сожалѣнію, надъ этимъ никто, повидимому, не задумывался въ то, поистинѣ тяжелое, время. Мы очутились бы въ самомъ ужасномъ положеніи, и наши моряки, находясь подъ перекрестнымъ огнемъ съ англійскихъ и турецкихъ судовъ и береговыхъ укрѣпленій, не въ состояніи были бы поставить ни одной мины. Да и какой смыслъ могло имѣть въ этомъ случаѣ загражденіе, если бы какимъ-нибудь чудомъ и удалось его устроить. Развѣ только какъ преграда для сношенія морскихъ силъ обоихъ нашихъ противниковъ, и то временная, такъ какъ минное загражденіе, безъ соотвѣтствующаго артилерійскаго прикрытія и сильной флотиліи сторожевыхъ минныхъ судовъ, было бы, конечно, весьма скоро уничтожено. Но и до этого турецкій флотъ, обезпеченный съ тыла англійскимъ, получилъ бы возможность нанести намъ на Черномъ морѣ жестокіе удары.

Отвратить эту опасность въ свое время было весьма не трудно — стоило только, во что бы то ни стало, настоять на уступкѣ намъ по С.-Стефанскому договору турецкаго броненоснаго флота и, укомплектовавъ его русскими командами, немедленно изготовить къ бою. Не можетъ быть никакого сомнѣнія, что въ рукахъ нашихъ моряковъ эти прекрасные броненосцы оказали бы Россіи въ тѣ роковые дни неоцѣнимую услугу.

Но «то благопріятное для насъ время, когда мы въ январѣ могли сдѣлать все, что хотѣли,—прошло безвозвратно» [2]).

Къ такому же печальному выводу пришелъ въ концѣ концовъ и

[1]) Особ. прилож. къ «Описанію войны», вып. II.
[2]) Особ. приб. къ «Описанію войны», вып. II.

новый главнокомандующій, генералъ-адъютантъ Тотлебенъ. Въ письмѣ своемъ къ Государю отъ 27-го апрѣля онъ излагаетъ по этому поводу слѣдующія любопытныя соображенія:

1) Приступить къ загражденію можно лишь тогда, когда *иниціатива открытія военныхъ дѣйствій будетъ у насъ.* Только при этомъ условіи возможно прибытіе нашихъ миноносныхъ судовъ въ Босфоръ ранѣе англійскаго флота.

2) Но и этого мало. Англійскій флотъ можетъ явиться черезъ 3—4 часа, но даже, если бы онъ далъ намъ цѣлую ночь, то мы успѣли бы только *выбросить* (но не установить какъ слѣдуетъ) *до 150 минъ.* Такое минное загражденіе легло могло быть уничтожено.

3) Если бы у насъ оставался кромѣ ночи еще и цѣлый день, то воспользоваться имъ было бы въ виду непріятельскаго броненоснаго флота почти невозможно.

4) Турки занимаютъ оба берега пролива. Артилерійскимъ и пѣхотнымъ огнемъ они легко могутъ разрушить всю работу и потопить суда.

5) Нѣкоторые шансы на успѣхъ возможны лишь при нейтралитетѣ Турціи, на который разсчитывать невозможно.

6) Для занятія Босфора силою, необходимо войскамъ 5 дней, а загражденіе должно быть окончено не позже какъ черезъ день послѣ разрыва.

Принимая все это во вниманіе и основываясь на мнѣніяхъ морскихъ и сухопутныхъ спеціалистовъ, Тотлебенъ пришелъ къ убѣжденію, что «*загражденіе Босфора минами при настоящихъ обстоятельствахъ есть дѣло немыслимое*» [1]).

Съ этимъ вынужденъ былъ согласиться и главный руководитель дѣла, генералъ-адъютантъ Поповъ.

Судя по значительному количеству весьма энергичныхъ и настойчивыхъ представленій адмирала, надо полагать, что ему не легко было присоединиться къ такому заключенію. Во время своей почти 3-мѣсячной напряженной работы, при самой неустойчивой политической обстановкѣ и другихъ неблагопріятныхъ условіяхъ, онъ, между прочимъ, близко сошелся съ генераломъ М. Д. Скобелевымъ. Случай поставилъ ихъ рядомъ на самомъ передовомъ и опасномъ посту, и скоро они поняли и оцѣнили другъ друга.

«Молодой Скобелевъ назначенъ начальникомъ авангарда для занятія пролива», — писалъ адм. Поповъ управляющему морскимъ министерствомъ 29-го марта 1878 года,—«слѣдовательно, придется

[1]) Тоже, вып. III.

имѣть дѣло съ нимъ непосредственно. Я съ нимъ спѣлся до такой степени, что совершенно увѣренъ въ успѣхѣ загражденія съ берега, если теперь подумаютъ о необходимыхъ средствахъ и дадутъ ихъ. Узнавши теперь его очень близко, я восхищаюсь не его храбростью, а умомъ, энергіею, предусмотрительностью въ мѣрахъ, обезпечивающихъ успѣхъ; однимъ словомъ, тѣми качествами, которыми обладалъ въ такой высокой степени Наполеонъ I, и которыя я ставлю выше его побѣдъ» [1]).

Съ этимъ-то генераломъ, который, по выраженію одного хроникера, «въ состояніи сдѣлаться глухимъ и слѣпымъ даже въ то время, когда ему прикажутъ остановиться и не идти дальше» [2]), адм. Поповъ надѣялся даже въ концѣ марта овладѣть Босфоромъ. Тѣмъ удобнѣе было, конечно, сдѣлать это въ то «невозвратное время», о потерѣ котораго такъ горько сокрушался Великій Князь. Но тогда не было подъ рукой всѣхъ нужныхъ средствъ и, что важнѣе всего, не было яснаго сознанія въ необходимости смѣлаго и быстраго овладѣнія проливомъ. Впослѣдствіи явились средства, хотя и не вполнѣ удовлетворительныя; но постоянное, и притомъ капризное, вмѣшательство политики разрушало наилучшія стратегическія комбинаціи и держало наши боевыя силы въ состояніи какой-то изнурительной моральной лихорадки.

Заключеніе.

Настоящій трудъ не можетъ, конечно, претендовать на глубину и полноту историческаго изслѣдованія. Это не болѣе какъ попытка обратить вниманіе на поучительные уроки недавняго прошлаго, касающіеся морской силы, съ которой нашей арміи, вѣроятно, рано или поздно, придется совмѣстно дѣйствовать.

Въ русско-турецкую войну 1877—1878 гг. нашъ флотъ игралъ роль совсѣмъ незначительную.

Въ этомъ менѣе всего повиненъ личный составъ флота. Моряки сдѣлали больше, чѣмъ можно было требовать при тогдашнихъ

[1]) М. арх. секр. д. к. м. м. № 1, регистр. Послѣ войны именемъ Скобелева названъ былъ старый деревянный корветъ «Богатырь». Теперь его уже нѣтъ, какъ нѣтъ и того чудо-богатыря, который далъ ему свое славное имя. Мы позволимъ себѣ высказать здѣсь нашу глубокую увѣренность въ томъ, что русскій флотъ съ гордостью и любовью принялъ бы въ списки своихъ судовъ это доблестное имя.

[2]) Черевапскій. «Подъ боевымъ огнемъ», Спб. 1896 г., стр. 208.

средствахъ. Флотъ же въ его цѣломъ, какъ морская сила государства, далеко не выполнилъ своего назначенія.

Важнѣйшими причинами такой неустойки въ критическій моментъ слѣдуетъ признать, на основаніи всего изложеннаго:

А. Собственную слабость флота, обусловленную отчасти стеченіемъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ, главнымъ же образомъ, недостаточнымъ вниманіемъ къ нему. Это сказалось наиболѣе характерно въ систематическомъ урѣзываніи и безъ того ничтожнаго морского бюджета, и, ко времени войны, дало уже весьма печальные результаты. На важнѣйшемъ черноморскомъ театрѣ войны вмѣсто хотя бы нѣсколькихъ мореходныхъ броненосцевъ мы имѣли лишь плавучія батареи для защиты того, что не требовало вовсе защиты. Портовыя средства здѣсь были недостаточны даже для исправленія легкихъ пароходовъ активной обороны. Отсутствіе мелкосидящихъ грузовыхъ судовъ вынудило насъ отказаться отъ снабженія арміи продовольствіемъ и боевыми припасами черезъ Дунайскіе гирла, когда это допускалось обстоятельствами. На первостепенной важности вопросъ о проливахъ не было обращено должнаго вниманія и къ загражденію Босфора заблаговременно не готовились, почему оно и не могло быть исполнено въ началѣ 1877 г., независимо отъ препятствій политическаго и стратегическаго характера. Недостатокъ на Черномъ морѣ военнаго флота могъ бы быть отчасти возмѣщенъ содѣйствіемъ Русскаго общества пароходства и торговли, благосостояніе котораго вполнѣ обезпечивалось правительственными субсидіями и различными льготами, именно въ этихъ видахъ. Но правительству суждено было обмануться въ своихъ ожиданіяхъ, о чемъ лучше всего свидѣтельствуетъ слѣдующее постановленіе комитета министровъ: «*во время послѣдней войны общество пароходства и торговли не только не оказало патріотическаго содѣйствія правительству, но нерѣдко или вовсе отказывало въ исполненіи тѣхъ или другихъ требованій, или замедляло ихъ удовлетвореніе, или же устанавливало весьма тяжелыя для казны условія* [1])».

Дѣйствительную боевую силу Балтійскаго флота составляли броненосцы береговой обороны, непригодные для отдаленныхъ плаваній. Остальная часть флота состояла изъ прекрасныхъ по своимъ морскимъ качествамъ, но значительно устарѣвшихъ въ боевомъ отношеніи, деревянныхъ судовъ. Въ общемъ выводѣ, однако,

---

[1]) Кази, «Добровольный флотъ и Русск. общ. пароход. и торговли передъ государствомъ», стр. 22.

русскій флотъ, несмотря на всѣ недочеты свои, могъ-бы съ успѣхомъ оперировать противъ турецкаго, если бы благопріятствовали этому другія обстоятельства.

Б. Политическую обстановку. Политика не только ничего не сдѣлала для предоставленія флоту возможности воспользоваться доступными ему операціями, но и помѣшала ихъ осуществленію въ самомъ началѣ, какъ напримѣръ, въ Средиземномъ морѣ—въ 1876 г. и въ Атлантическомъ океанѣ—въ 1877 году. Наконецъ, въ 1878 г., когда генералъ Игнатьевъ потребовалъ отъ Порты уступки намъ турецкихъ броненосцевъ, что сразу значительно улучшило бы наше положеніе на Черномъ морѣ и Босфорѣ, то дипломатія наша не могла ни оцѣнить, ни отстоять столь важнаго требованія.

В. Стратегическое положеніе. Морская сила болѣе сухопутной нуждается въ покровительствѣ политики, и всякое государство, владѣющее морскими берегами и флотомъ, должно слѣдовать принципамъ, такъ называемой, *морской политики.* Пренебреженіе къ ея требованіямъ сказалось въ отсутствіи у нашего флота необходимыхъ морскихъ станцій и сообщеній, и поставило его передъ войной въ самое невыгодное стратегическое положеніе.

Итакъ, ограниченный въ самыхъ насущныхъ своихъ потребностяхъ, низведенный на степень плавучихъ батарей, поставленный въ самыя невыгодныя политическія и стратегическія условія,—нашъ флотъ въ кампанію 1877—1878 гг. принесъ намъ одно лишь горькое, но и вполнѣ заслуженное, разочарованіе.

Было бы несправедливо обвинять въ этомъ одно морское вѣдомство. На его долю, въ славное царствованіе Императора Александра II, выпало столько непосильной работы, что справиться съ нею удовлетворительно при неблагопріятной для морской силы обстановкѣ было почти немыслимо.

Бездѣйствіе флота въ кампанію 1877—1878 гг. отнюдь, однако, не можетъ служить доказательствомъ его безполезности для Россіи, какъ стараются внушить намъ это англичане и нѣмцы, а лишь является новымъ подтвержденіемъ справедливости русской пословицы: «что посѣешь, то и пожнешь».

Тягаться намъ въ морскомъ отношеніи съ Англіей смѣшно. Но еще неосновательнѣе думать, что флотъ нуженъ одной только Англіи. Теперь, по мѣткому выраженію автора изслѣдованія «Армія и флотъ въ современной обстановкѣ»,—«*Флотъ сталъ потребностью всякаго культурнаго государства, служа живымъ воплощеніемъ его государ-*

ственной мощи въ международной обстановкѣ [1])». Въ такомъ же смыслѣ высказываются всѣ передовые государственные люди за границей. Вотъ къ этимъ-то вполнѣ искреннимъ рѣчамъ, предназначеннымъ не для насъ, а для своихъ соотечественниковъ, и намъ не мѣшаетъ прислушиваться. Быть можетъ, они помогутъ намъ уяснить себѣ значеніе морской силы для Россіи и побудятъ насъ присоединиться къ мнѣнію извѣстнаго германскаго генерала фонъ-деръ-Гольца, громогласно заявившаго, что

«*Народъ, который пренебрегаетъ своимъ флотомъ, не заслуживаетъ болѣе, чтобы его принимали въ расчетъ*».



[1]) Брошюра гр. А. Гейдена, Спб. 1900 г., изд. морск. министерства.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Крейсерская эскадра свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова 2-го.

(Въ Атлантическомъ океанѣ).

Названiе и типъ судна.	Длина.	Ширина.	Среднее углубленiе.	Водоизмѣщенiе въ тоннахъ.	Номинальная сила машинъ.	Артилерiя.
	Въ футахъ.					
Винтовой фрегатъ «Свѣтлана» (дер.)	$222^1/_2$	$47^1/_2$	20	3090	450	Закрытая бат.: VI—8″; II—6″. Откр. бат.; II—6″; II — 6″ поворотныхъ.
Винтовой корветъ «Богатырь» (дер.)	212	39	18	2156	360	VI—6″; II—6″ поворотн. IV—4 ф
Винтовой корветъ «Аскольдъ» (дер.)	$217^2/_3$	$39^2/_3$	18	2217	360	тоже самое
Винтовой клиперъ «Крейсеръ» (желѣзный)	$207^1/_2$	34	14	3334	250	III—6″ поворотн. IV—4 ф.; I—скорострѣльн.

1-й построенъ во Францiи въ 1858 г.; тимбированъ (капитально исправленъ) въ Кронштадтѣ въ 1870 г. 2-й построенъ въ С.-Петербургѣ въ 1860 г;. тимбированъ въ 1870 г.; новые котлы въ 1871 г. 3-й построенъ въ 1863 г. на Охтѣ; тимбированъ и снабженъ новыми котлами въ 1872 г. 4-й построенъ въ Новомъ Адмиралтействѣ въ 1875 г.; машина—на Ижорскихъ заводахъ. Всѣ эти суда имѣли подъ парами 8—10 узловъ ходу, исключая «Крейсера», развивавшаго $11^1/_2$ узловъ.

Приложеніе 2-е.

Типичные представители русскаго броненоснаго флота.

Названіе и типъ судна.	Длина.	Ширина.	Среднее углубленіе.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Индикаторная сила машинъ.	Ходъ въ узлахъ.	Артилерія.	Броня.
	Въ футахъ.							
2-хъ-башенный корабль «Петръ Великій» . . .	$329\frac{2}{3}$	63	$23\frac{3}{4}$	9665	8258	$13\frac{1}{2}$	IV—12; XVII—легк. и скор.	8″—12″
Батарея «Первенецъ» . .	221	53	$14\frac{1}{2}$	3277	1067	9	VI—8″; IX—6″; XV легк. и скорострѣльная.	
Мониторъ «Ураганъ» .	201	46	$11\frac{1}{2}$	1415	432	7	II—9″; IV скор.	
3-хъ-башенный фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ» .	254	43	$17\frac{1}{2}$	3461	2004	$10\frac{1}{4}$	III—11″; X легк. и скор.	$4\frac{1}{2}$″—$6\frac{1}{2}$″
2-хъ-башенный фрегатъ «Адмиралъ Спиридовъ» .	254	43	18	3492	2060	$10\frac{1}{2}$	II—11″; X легк. и скор.	
Поповка «Вице-адмиралъ Поповъ» [3] .	120	120	13	3550	3066 [1]	8	II—12″; IV—4 ф.	16″—18″; палубная $2\frac{3}{4}$″.
Поповка «Новгородъ» [4] .	101	101	12	2491	2000 [2]	7	II—11″; II—4 ф.	9″—11″; палубн. $2\frac{3}{4}$″.
2-хъ-башенная лодка «Чародѣйка» . .	188	38	$10\frac{1}{2}$	1520	700	9	IV—9″; IV—скор.	
Батарейн. фрегатъ «Петропавловскъ» [5].	$294\frac{1}{4}$	56	$23\frac{1}{2}$	6040	2808	11	XX—8″; I—8″; I—6″; X—4 ф.	$4\frac{1}{2}$″—$6\frac{1}{2}$″
Полуброн. фрегатъ «Мининъ». . . .	299	49	22	6000	5290	13	IV—8″; XII—6″; XX скор.	

[1]) Запасъ угля (въ тоннахъ) — 250. [2]) То же — 200. У каждой поповки по 6 винтовъ. [3]) Построена въ Николаевѣ въ 1875 г.; команды 120 человѣкъ. [4]) Построена въ С.-Петербургѣ въ 1873 г. и по частямъ доставлена въ Николаевъ, гдѣ собрана и спущена на воду; команды 110 человѣкъ. [5]) Построенъ въ С.-Пе-

Приложеніе 3-е.

Составъ и распредѣленіе морскихъ силъ Россіи и Турціи.

I. Русскій флотъ.

А. *Въ Балтійскомъ флотѣ:* 1) броненосныхъ: 1 корабль, 10 фрегатовъ, 3 батареи, 3 лодки, 10 мониторовъ; 2) неброненосныхъ: а) *паровыхъ:* 1 фрегатъ, 7 корветовъ, 7 клиперовъ, 4 пароходо-фрегата, 3 морскихъ парохода, 2 транспорта, 1 миноносецъ и 1 канонерская лодка; б) *парусныхъ:* 2 корвета.

Б. *Въ Черноморскомъ флотѣ:* 1) броненосныхъ: 2 поповки; 2) неброненосныхъ: 4 корвета, 20 пароходовъ, 14 шхунъ, 1 барказъ, 5 катеровъ и 7 миноносныхъ шлюпокъ.

В. *Въ Каспійской флотиліи*—неброненосныхъ *паровыхъ:* 3 лодки, 4 парохода и 2 шхуны.

Г. *Въ Сибирской флотиліи*—неброненосныхъ *паровыхъ:* 1 клиперъ, 4 шхуны, 2 транспорта и 3 лодки.

Д. *Въ Аральской флотиліи:* неброненосныхъ *паровыхъ:* 5 пароходовъ и 1 паровой барказъ.

Кромѣ того плавали заграницею два отдѣльныхъ отряда, составленные изъ судовъ Балтійскаго флота и нѣсколькихъ судовъ Черноморскаго флота и Сибирской флотиліи, а именно:

Е. *Отрядъ судовъ въ греческихъ водахъ* (подъ флагомъ контръ-адмирала Бутакова): фрегаты «Свѣтлана» и «Петропавловскъ»; корветы: «Аскольдъ» и «Богатырь»; клиперъ «Крейсеръ» и шхуны: «Псезуапе» и «Келасури». Всего 7 вымпеловъ и, не считая картечницъ, 86 нарѣзныхъ орудій 4 ф.—8 д. калибра.

Ж. *Отрядъ судовъ въ Тихомъ океанѣ* (подъ флагомъ контръ-адмирала Пузино): корветъ «Баянъ»; клипера «Всадникъ», «Гайдамакъ» и «Абрекъ»; лодка «Горностай»; транспортъ «Японецъ»; шхуны: «Тунгузъ», «Востокъ» и «Ермакъ». Всего 9 вымпеловъ и 38 нарѣзныхъ орудій, отъ 4 ф. до 6 д. калибра.

Въ числѣ судовъ русскаго флота собственно *боевыми,* болѣе или менѣе удовлетворявшими современнымъ требованіямъ, могли считаться лишь броненосцы (29). Прибавивъ же къ нимъ 19 неброненосныхъ паровыхъ судовъ, пригодныхъ въ извѣстной степени для крейсерской

тербургѣ въ 1865 г. изъ дерева, но, въ виду измѣнившихся требованій военно-морского дѣла, покрытъ былъ бронею до $4^1/_2''$ толщиной.

Кромѣ «Петра Великаго», «Петропавловска» и «Минина»—броненосцевъ мореходныхъ,—остальные принадлежали къ категоріи броненосцевъ береговой обороны.

службы, и 8 миноносокъ, получимъ всего 56 судовъ весьма различнаго, впрочемъ, боевого значенія.

Распредѣленіе судовъ Балтійскаго флота по степени ихъ пригодности для военныхъ дѣйствій: I. *Суда, которыя могутъ высылаться для дѣйствій въ океанъ:* 6 броненосныхъ фрегатовъ (3 строющіеся), 1 дерев. фрегатъ, 7 дерев. корветовъ и 7 клиперовъ (1 строющійся). I. *Суда, могущія идти въ заграничное плаваніе далѣе Категата, имѣя для своихъ дѣйствій базисомъ прибрежье дружественной державы:* 1 брон. корабль, 4 башенныхъ фрегата, 3 брон. батареи, 2 башенныхъ лодки, 4 колесныхъ пароходо-фрегата и 2 транспорта. III. *Суда, которыя могутъ плавать и дѣйствовать у береговъ Балтійскаго моря и въ его заливахъ:* 1 башен. лодка, 10 мониторовъ, 1 канонерская неброн. лодка и 3 колесныхъ парохода.

II. Турецкій флотъ.

Онъ насчитывалъ 22 броненосца и 82 неброн. судовъ, а всего 104 судна, 763 орудія (преимущественно Армстронга, съ дула заряжающіяся) и 15,000 человѣкъ команды. Суда эти входили въ составъ слѣдующихъ эскадръ: 1) *Дунайской* (Гуссейнъ-паша) 46 судовъ, 77 орудій и 946 человѣкъ; 2) *Броненосной* (Гобартъ-паша), въ Черномъ и Мраморномъ моряхъ; 3) *Средиземнаго моря*; 4) *Краснаго моря,* и 5) *Персидскаго залива.*

Приложенiе 4-е.

Типичные представители турецкаго броненоснаго флота.

Помѣщаемыя въ настоящей таблицѣ данныя заимствованы изъ различныхъ источниковъ и могутъ считаться приблизительно вѣрными.

Названiе и типъ судна.	Длина.	Ширина.	Среднее углубленiе.	Водоизмѣщенiе въ тоннахъ:	Индикаторная сила машинъ.	Ходъ въ узлахъ.	Артиллерiя.	Броня.
	Въ футахъ.							
Фрегатъ (1-го ранга) «Месудiэ» [1] . . .	332¼	59	25	9140	7500	13	XII—10″; III—7″; VI—3,75″.	5″—12″ Пал. 1″.
Фрегатъ (2-го ранга) «Азизiэ» [1] . . .	295¾	55	24	6400	3500	12	II—9″ повор. XIV—7″.	4″—5″.
Корветъ (3-го ранга) «Фетхи-Булендъ» [1] .	235	42	17	2760	3250	13½	IV—9″.	4″—9″. Пал. ½″.
Морех. башен. лодка «Лютфи-Джелиль» [2] .	222	45	9	2500	—	12	II—9″; II—90 ф. I—40 ф.	3″—5″.
Рѣчной мониторъ «Сельфи» [3] . . .	125	30	6¾	410	650	10	II—4,72″.	4″.
Канонерская лодка «Подгорица» [3] . .	90	25	5½	330	418	9½	II—4″.	3″. Пал. ⅜″.

---

[1]) Мореходные броненосцы. [2]) Броненосецъ береговой обороны. Благодаря высокой водѣ, могъ быть введенъ въ Дунай, для усиленiя средствъ рѣчной флотилiи. [3]) Входили въ составъ Дунайской флотилiи.

Приложеніе 5-е.

I. Минныя загражденія.

НАЗВАНІЕ МИНЪ.	Количество минъ. Имѣется.	Уложено.		Гальван. станцій.
Одесса.				3
Донныхъ	20	—		
Гальваническихъ	725	610		
Герца, ударныхъ	30	—		
Севастополь.				3
Гальваническихъ	257	240		
Ударныхъ { системы Андрэ (пистонныхъ).	154	—	Для бухтъ Карантинной и друг.	
Ударныхъ { Герца	35	35		
Балаклава.				1
Гальваническихъ	23	23		
Очаковъ.				3
Донныхъ	10	—		
Гальваническихъ	368	300	Нѣкоторое число въ Березанскомъ лиманѣ.	
Герца	35	—		

II. Суда.

Составъ судовъ и распредѣленіе по портамъ.	Орудія.	Мины.
Одесса.		
Активной обороны.		
Поповка «Вице-адм. Поповъ» (2 пар. мин. катера)	II—12″.	6
	VII—4 ф.	—
	I—скорострѣльн.	—
Пароходъ «Владиміръ»	I—6,03″. II—4 ф. I—6″ морт. I—скорострѣльн.	6

Составъ судовъ и распредѣленіе по портамъ.	Орудія.	Мины.
Быстрох. катеръ № 1	—	1
Быстрох. катеръ № 2	—	1
Для защиты мин. загражд.		
Парох. «Сестрица».	II—4 ф. I—скор.	1
» «Батюшка».	II—4 ф. I—скор.	1
» «Болтунъ»	I—4 ф. I—скор.	1
» «Братецъ»	II—4 ф. I—скор.	1
» «Дочка»	II—4 ф. I—скор.	1
» «Опытъ».	II—4 ф.	1
Шхуна «Тала».	I—скор.	2
Пар. катеръ «Игрушка»	—	2
» » «Дума»	—	2
» » «Шутка»	—	2
» » «Таможенный».	-	2
Пловуч. морт. батареи.		
Пять { на трехъ по	II—6″ морт.	—
Пять { на двухъ по	III—6″ морт.	—
Брандвахты.		
Шхуна «Казбекъ»	II—4 ф. II—3 ф. гладкихъ.	—
Шхуна «Донъ»	II—4 ф. нарѣзн.	—
Севастополь.		
Активной обороны.		
Пар. «В. К. Константинъ»	I—9 ф. II—4 ф. II—6 ф. гладк. I—6″ морт.	8
(4 паров. минон. катера)		—
Для защиты мин. загражденій.		
Пароходъ «Голубчикъ».	II—4 ф.	—
» «Матушка»	II—4 ф.	—
Барказъ для стрѣльбы мин. Уайтхеда . .	—	8

Составъ судовъ и распредѣленіе по портамъ.	Орудія.	Мины.
Для проводки судовъ.		
Шхуна «Туапсе».	—	—
Брандвахты.		
Шхуна «Соукъ-су».	II—4 ф. I—9 ф. гладк.	—
Очаковъ.		
Активной обороны.		
Поповка «Новгородъ»	II—11″. II—4 ф. II—скор.	6
(2 паров. мин. катера).	—	—
Пароходъ «Эрекликъ»	II—4 ф. II—9 ф. II—скор.	8
» «Аргонавтъ».	I—6″ морт.	5
(1 паров. катеръ)	I—скор.	—
Для защиты минныхъ загражденій.		
Пароходъ «Аккерманъ».	II—3 ф.	2
» «Родимый».	II—4 ф.	2
Брандвахты.		
Шхуна «Ингулъ».	II—4 ф.	—
Парусный тендеръ «Березань»	—	—

Примѣчаніе. Въ числѣ судовыхъ минъ были шестовыя, буксирныя, Гарвея и друг.

Е. Аренсъ.

